



Fisheries and Oceans
Canada

Pêches et Océans
Canada

Canadian
Coast Guard

Garde côtière
canadienne



Saluti Primum, Auxilio Semper

Canadian Coast Guard
2008-2009
FLEET ANNUAL REPORT

SIR WILLIAM ALEXANDER



Saluti Primum, Auxilio Semper
Safety First, Service Always

Canada

On the cover: Captain Rob Gray and Megan Carter aboard the *CCGS Sir William Alexander*

Captain Rob Gray went to sea at the age of 17. He joined the Canadian Coast Guard in Maritimes Region as a deckhand on the old *Sir William Alexander* in 1979. He has risen through the ranks and has spent most of the past 10 years serving as Commanding Officer on high endurance multi-tasked vessels. During his time as Commanding Officer, he has sailed from the Arctic to the Gulf of Mexico. He has served in a variety of important shore-based capacities, such as the coordinator of the *CCGS Louis St-Laurent* and *CCGS Terry Fox* transition, and is currently the acting Marine Superintendent in Maritimes Region.

Megan Carter joined the Canadian Coast Guard as an officer-cadet in 2001. She graduated in 2005 and has served most of her time aboard vessels whose primary mission is Science such as the *CCGS Hudson* and *CCGS Matthew*. She also served as Chief Officer aboard the *CCGS Hudson* in 2007. In 2008, she sailed aboard the *CCGS Hudson* during its voyage of discovery in the Bay of Fundy. Using a robotic submarine, this mission collected data on new marine species that will keep the scientific community busy for years. Megan is currently working towards her Canadian Coast Guard Command Certification.

Published by:

Canadian Coast Guard
Fisheries and Oceans Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Fleet Annual Report 2008–2009
Available on the Canadian Coast Guard Web site: <http://www.ccg-gcc.gc.ca>

Également disponible en français.

DFO/2009-1607
Cat. No. Fs151-11/2009
ISBN 978-1-100-50059-1
Cat. No. Fs151-11/2009E-PDF
ISBN 978-1-100-13224-2

© Her Majesty the Queen in Right of Canada 2009

Printed on recycled paper

TABLE OF CONTENTS

(Reporting period: April 1, 2008 to March 31, 2009)

Message from the Director General, Fleet, Canadian Coast Guard (CCG)	1
1 Serving Canadians	6
1.1 Our Clients	8
1.2 Our Operations	10
1.3 Our Environment	14
2 Our People	16
2.1 Collective Agreements: Improving Labour Relations	17
2.2 Recruitment: Revitalizing Our Workforce	20
2.3 Understanding Our Workforce: Managing Succession	21
2.4 Training and Development: Improving Skills	22
2.5 Employment Equity: Increasing Diversity	24
3 Our Vessels and Helicopters	26
3.1 An Aged Fleet: In Transition	27
3.2 Internal Long-Term Capital Planning: Replacing Small Vessels	29
3.3 External Capital Replacement Plan: Replacing Large Vessels	31
3.4 Government of Canada's Economic Action Plan: Building a More Sustainable Fleet	34
4 Our Services	36
4.1 Search and Rescue Services	37
4.2 Maritime Security Services	39
4.3 Environmental Response Services	40
4.4 Aids to Navigation and Waterways Services	42
4.5 Icebreaking Services	44
4.6 Marine Communications and Traffic Services	47
4.7 Department of Fisheries and Oceans	47
4.7.1 At-Sea Science	47
4.7.2 Fisheries and Aquaculture Management	49
4.8 Other Government Departments and Agencies	51
4.8.1 Fisheries and Aquaculture Management	52
5 Measuring Performance	54
5.1 Accountability	54
5.2 Safe and Secure Delivery	57
5.3 Effective Delivery	58
5.4 Efficient Delivery	59
5.5 Financial Resources: Transition to Transparency of Costs	61
6 Looking Forward	64
7 Management Contacts	66
Reference List	67
List of Graphs	68
List of Tables	68



CCGS Pierre Radisson, Medium Icebreaker, with the *HMCS Toronto* during Operation Nanook 2008, Iqaluit, Nunavut

Photo: Cpl David Cribb, DND Combat Camera

MESSAGE FROM THE DIRECTOR GENERAL, FLEET, CANADIAN COAST GUARD

I am once again very proud to present the Fleet Annual Report for the Canadian Coast Guard (CCG). This report, covering the period from April 1, 2008, to March 31, 2009, is our third opportunity to explain to Canadians, clients, employees and interested parties the role, services and capabilities of the CCG Fleet. In so doing, the report attempts to demonstrate value for money but does not hesitate to address shortcomings, gaps and risks with a view to improving our services and capabilities. Additional information regarding the CCG Business Plan and CCG Strategic Human Resource Plan is available at <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Home>.

This year's report focuses on change and transition. The past year was a very dynamic and exciting time for the CCG and the Fleet in particular as we continue to make gains on a variety of Fleet renewal, human resources, and management fronts.

Notably, progress is being made on vessel construction with the first of many new units, the *CCG Mamilossa*, a state-of-the-art large air-cushion vehicle (ACV) being delivered to Quebec Region. Substantive progress continues to be made on the replacement of those vessels already funded for replacement in previous federal budgets. In addition, through the Economic Action Plan Federal Budget, CCG has received an additional \$175 million over the next two years for vessel life extensions (VLEs), refits, and increased maintenance as well as for the construction of five search and rescue (SAR) lifeboats, three near-shore science vessels, and a large number of small craft. CCG is also self-funding a number of smaller vessels, which are nearing delivery.



Gary B. Sidock
Director General, Fleet
Canadian Coast Guard

In terms of our overall financial situation, Fleet funding continues to be stabilized by the implementation of the Fleet Operational Readiness program and the finalization of service level agreements (SLAs) with the Fisheries and Aquaculture Management (FAM) and Science sectors of the Department of Fisheries and Oceans (DFO). These pilot agreements mean that funding for Fleet services provided to Science and FAM (on the order of \$60 million/year) now forms part of the regular Fleet operational funding, in exchange for a clearer and more accountable service delivery framework with these clients. CCG was also successful in obtaining, on a one-time basis, an additional \$20 million to

offset high fuel prices in support of continued operational delivery (CCG continues to work with the Department of Finance and Treasury Board on a longer-term solution). These initiatives, coupled with enhanced funding for VLEs, refits, and maintenance, have allowed CCG to stabilize Fleet and other operations, as well as improve planning and service, as we prepare for the arrival of the new builds.

During the past year, CCG has also focused in a serious and structured way on a number of human resources challenges. In the case of Fleet, many employees will retire over the next few years, while at the same time more marine personnel will be needed to sail aboard our newly built vessels. This challenge, combined with an estimated international shortfall of up to 30,000 mariners worldwide, means that we will need to focus on a number of human resources initiatives to attract and retain marine professionals. Such initiatives include finalizing the CCG College Transformational Plan and increasing intake to 64 officer cadets per year beginning in September 2010; creating the Ships' Crew Certification Program; enhancing arrangements with provincial nautical schools; and concluding an essential service agreement with the Union of Canadian Transport Employees. CCG has also targeted recruitment as a priority and, in addition to the creation of the CCG National Labour Force Renewal Group, is creating the Seagoing Personnel Recruitment Program as part of a broader CCG recruitment program.

WHY CHANGE?

So, why is change necessary? Simply put, change is necessary to survive in a complex environment where risks abound and change constantly. As Canada's civilian fleet, we are a critical part of Canada's marine insurance

policy. We are an essential component of on-water service delivery and ensure a viable, flexible and responsive marine capability should situations arise. If we are forward-looking and adaptive, we will not only survive but thrive in this environment.

As mentioned earlier, the focus of this year's report is on change and transition. We cannot really discuss change without a full understanding of our current operating environment and of all the risks inherent in the environment in which we live and work every day. To this end, I would like to break the discussion of change and risk into three parts: strategic and management; operational; and personal.

STRATEGIC AND MANAGEMENT CHANGE

APPROACH: AGGRESSIVE

Just a few years ago, CCG faced an aging fleet and was constantly strapped for cash because it was funded through various program streams and mechanisms. Maintenance planning was delinked from operational planning without a viable fleet renewal or long-term capital plan, and management systems and processes were primarily focused on internal rather than external and client requirements.

Spearheaded by the arrival of a new Commissioner and senior management team, coupled with the certitude of an increasingly unreliable asset base, CCG embraced the Auditor General's and CCG A-Base reports and embarked on an aggressive campaign of change management at the strategic and management levels. In a few short years, CCG developed a comprehensive fleet renewal plan (which needs to be revised this year to make it more responsive to the evolving needs and expectations of Canadians); received \$1.5 billion for the construction of the first



wave of new vessels; received significant operating funding to stabilize operations and maintenance; revised, updated, fine-tuned or simply discarded a large number of Fleet management systems and processes; and, through SLAs with clients, put in place an entirely new way of conducting business and funding Fleet-delivered programs external to CCG.

CCG decided, quite intentionally, to approach these challenges in a very aggressive manner. Given the age and reliability of the Fleet, coupled with insufficient and uncertain funding and outdated approaches, the risk of not being aggressive was simply too great.

Just to be clear, many challenges remain for the Fleet. It continues to age, although we have stabilized Fleet funding and reliability while making significant progress on the construction of the first wave of new vessels. In terms of our Fleet management and planning systems and practices, it could be argued that CCG now enjoys a leadership position in many of these areas. CCG, and the Fleet in particular, is also extremely well positioned to receive additional external support in the coming years.

Again, in my view, not to have taken this aggressive approach would have been the riskiest thing to do and would have led to the continued decline of the Fleet with a commensurate reduction in service to Canadians.

OPERATIONAL CHANGE

APPROACH: RISK CONTROL AND MITIGATION

The CCG Fleet operates in an intensely risk-based environment 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year. Beginning 10 years ago, CCG began the development of the Fleet's Safety and Security Management

System (SSMS). To our knowledge, CCG is the only government fleet of its kind in the world operating to the standards of both the *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* (ISM Code) and the *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) standards.

Additionally, in response to incidents, changing requirements and technologies, and an operational culture of self-evaluation and improvement, CCG continues to implement a wide variety of initiatives designed to help "Coasties" (as we CCG members call ourselves) manage and mitigate the risks that we face every day so as to protect ourselves and others as well as serve Canadians better.

Some examples of these initiatives include: arguably some of the best rigid hull inflatable operator training anywhere; enhanced training and procedures as well as the best equipment available to support our evolving role in armed maritime security and DFO Conservation and Protection (C&P) Branch enforcement operations; significant enhancements to aviation safety; the development of a mission readiness (and supporting decision-making and reporting) structure; program enhancements to rescue diving, secure communications, e-mail at sea, flight following and vessel tracking; the development of leading-edge respiratory protection and hearing conservation programs; and the continuous development of a wide variety of risk control and mitigation protocols, practices and procedures as well as the continued acquisition of the best personal protective equipment available.

In the context of change and risk, not to have implemented and not to continue to develop these risk control measures, sometimes at the cost of great expense and time, would have led to much greater risks for Coasties and to reduced service for Canadians.

PERSONAL CHANGE

APPROACH: SELF-DETERMINED BUT ALIGNED WITH ORGANIZATIONAL NEEDS

This component of the discussion is clearly focused on Coasties. By personal change, I am referring to the individual and personal aspects of the working life of Fleet employees, both seagoing and ashore. As previously noted, a growing Fleet coupled with an aging demographic profile, means that CCG needs to fully embrace employee renewal in a more structured and systemic way. This report speaks to those initiatives that are already underway as well as those just being developed. But in addition to these requirements, CCG will need to ensure that its substantive knowledge and experience base is transferred to the new generation of Coasties.

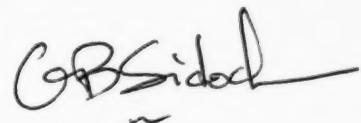
For Coasties nearing the end of their working careers this aspect of change could mean a number of things, including: accepting any of the large number of shore-based assignments currently available; taking on the responsibility of being a mentor; leading or supporting training enhancements, engaging in national or regional project management; leading change and system improvement on board their vessel or in their work unit; or becoming involved in any number of other activities.

For Coasties at the beginning of their careers, I strongly encourage you to attain the highest level of marine or professional certification available; to accept stretch assignments; to take any and all training available; to become a protégé; to ensure that your career includes a blend of both seagoing and shore-based assignments; and to engage in any other number of activities that will put more tools as well as enhanced skills and abilities in your personal toolbox, allowing you to become a better Coastie and leader.

Above all, please remember that every Coastie is a recruiter.

I hope that you will find this third edition of the Fleet Annual Report an informative summary of our activities during this past year.

Sincerely,



Gary B. Sidock
Director General, Fleet
Canadian Coast Guard



CCG Helicopter MBB-105 and an Air Cushion Vehicle.

Photo: P. Dionne, DFO

1

SERVING CANADIANS



Whether it is to support Canada's vital commercial fishing industry, maritime transportation and shipping, tourism, or the country's millions of recreational boaters, CCG is always there and ready to serve. Its distinctive ships, hovercraft, helicopters, and small vessels are strategically positioned across our vast coastal nation, providing services to all Canadians. The professional and dedicated women and men of the Coast Guard are the stewards of Canada's strong maritime tradition and support all federal government maritime priorities. CCG professionals work tirelessly in all conditions, providing a strong federal presence to protect our citizens, our waters, and the natural resources of our marine environment.

CCG's fleet of vessels and helicopters, managed and operated by Fleet Headquarters and Regional Fleet Directorates across Canada, is playing an evolving role in the world's longest coastline, largest freshwater system, and longest inland waterway, including Canada's 3.7-million-km² exclusive economic zone. The Fleet has the Government of Canada's only ice-capable vessels that can navigate the treacherous ice in the waters of the Arctic, the Newfoundland coasts, the Gulf of St. Lawrence, and the Great Lakes. Our uniformed officers and crew provide Canadians with an immediate sense of security when they arrive on the scene, whether in the course of their regular duties or during an emergency.



CCGS Cap Tourmente, SAR Lifeboat

Photo: P. Dionne, DFO



On any given day, CCG:

- Saves eight lives;
- Assists 55 people in 19 search and rescue (SAR) cases;
- Handles 1,547 marine radio contacts;
- Manages 2,325 commercial ship movements;
- Services 60 aids to navigation;
- Surveys five km of navigation channel bottom;
- Deals with three reported pollution events;
- Escorts four commercial ships through ice;
- Carries out 12 fisheries patrols;
- Supports eight scientific missions; and
- Supports three hydrographic missions.

The Coast Guard's mandate is derived from the *Constitution Act of 1867*, which gives the federal government exclusive authority over navigation, shipping, beacons, buoys, lighthouses, and Sable Island. Although CCG

has existed in some form for many decades, the *Oceans Act, 1996* and the *Canada Shipping Act, 2001* confirm its specific mandate. The *Canada Shipping Act* confers on the Minister of Fisheries and Oceans responsibilities, powers, and obligations with respect to aids to navigation, Sable Island, SAR, environmental response (ER), and vessel traffic services. The *Oceans Act* confers on the Minister of Fisheries and Oceans responsibility for services for the safe, economical, and efficient movement of ships in Canadian waters, through the provision of aids to navigation, marine communications and traffic management services, icebreaking and ice management services, and channel maintenance. It also gives the Minister responsibility for SAR, ER, and support of other government departments (OGD), boards, and agencies through the provision of ships, helicopters, and other services.

Set Sail with the Canadian Coast Guard

To mark the 400th-anniversary celebrations in Quebec City, the Department of Fisheries and Oceans (DFO) presented an exhibit on the CCG highlighting its contribution to the provincial capital's history and development. Between June 21 and September 1, 2008, the *Passages* exhibit drew more than 4,000 visitors to the Coast Guard's base at Quebec City. Through artifacts, photographs, and texts, visitors learned of CCG's contribution to the city's growth and the development of navigation along the St. Lawrence River. Theme rooms and an interpretive program also described CCG's current-day activities.

Nearly a hundred visitors attended a series of free lectures to find out more about CCG. Enthusiastic experts spoke on topics such as life on board a ship, Arctic research, the secrets of the St. Lawrence, ER, electronic navigation, marine traffic management, and SAR.

Without a doubt, Quebec City's 400th anniversary was an excellent opportunity to highlight the Coast Guard's historical significance and promote its career opportunities.



Passages Exhibit

Photo: J. Beardsell, DFO

1.1 OUR CLIENTS

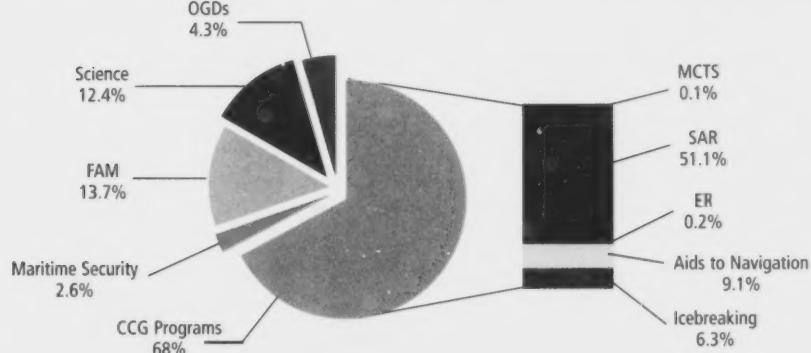
As owner and operator of the Government of Canada's civilian fleet, the Coast Guard serves clients in all sectors of the Canadian economy: the general public, commercial carriers and shippers, ferry operators, fishers, recreational boaters, coastal communities, and other government departments and agencies. As CCG's on-water delivery agent, the Fleet provides vessels and maritime professionals to:

- Deliver on-water CCG services related to SAR, maritime security, ER, icebreaking, flood control, aids to navigation, and marine communications and traffic services;
- Respond to federal maritime priorities and natural or man-made emergencies as a key player in various activities mandated under the Federal Emergency Response Plan;
- Participate in national and international planning and exercises related to ER and SAR;

- Support DFO science activities and the conservation and protection of fishery resources;
- Support the on-water needs of OGDs such as Natural Resources Canada and Environment Canada; and
- Support the non-military activities of the Department of National Defence (DND), Canadian Border Services Agency, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), and Transport Canada (TC).

Graph 1 outlines the distribution of Fleet clients in 2008–2009. It shows that 68% of our services are dedicated to CCG programs, the largest being SAR services. Other programs in this category include Marine Communications and Traffic Services (MCTS), ER, Aids to Navigation, and Icebreaking. The other 32% of our services are dedicated to Fisheries and Aquaculture Management (FAM), Science, OGDs, and Maritime Security.

**Graph 1: Distribution of Fleet Clients, 2008-2009
(% of Total Operational Days)**



Transforming a Relationship: Implementing Service Level Agreements

The Fleet manages its client relationships using interdepartmental memoranda of understanding or internal service level agreements (SLA). This year, the Fleet focused on finalizing SLAs with DFO's Science and FAM sectors, allowing for a renewed and sound approach to our business relationships. These agreements better outline our service commitments to our clients and provide a common understanding of responsibilities, funding, governance and accountability, services, priorities, risks, and performance measures.

2008-2009 Results

Signed two SLAs with the Fleet's core clients, DFO Science and FAM, in April 2009

Stabilized \$60 million in funding per year for Fleet services

These SLAs, in effect until March 2012, are the cornerstone of the Fleet's Operational Readiness Business Model. Operational readiness ensures that CCG has the resources, decision-making support, and capacity to meet the on-water and marine-related needs of its clients both now and in the future.

Hosting the World: Vancouver 2010 Winter Games

Canada is preparing to host the world in Vancouver, BC, during the 2010 Olympic and Paralympic Winter Games in February and March of 2010. Because the 2010 Winter Games involve venues and celebration sites along Vancouver's waterfront, the Coast Guard, under the RCMP's leadership, is involved in collaborative planning with OGDs to ensure the safety and security of those who will attend this global event.

Contingency planning began in 2007 to ensure that CCG can adapt to changing conditions prior to and during the Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games. The Olympic Marine Operations Centre has been created in Pacific Region to coordinate efforts. At Headquarters, CCG and DFO have also created Fisheries and Oceans' Coordinated Olympic Support Centre (FOCOS). The FOCOS will be the prime point of contact with the Government Operations Centre for Olympic issues related to the DFO. It will provide daily briefings on Olympic-related operations and will be a conduit for information and decision support.

In the spring of 2008, CCG participated in Exercise Silver, which tested various response scenarios should a natural disaster or security event occur during the 2010 Winter Games. We will also participate in Exercise Gold, which will be held in the fall of 2009 and will combine best practices and lessons learned from previous exercises to confirm response plans, thereby contributing to the Government's overall readiness to provide a safe and secure environment for this important event.



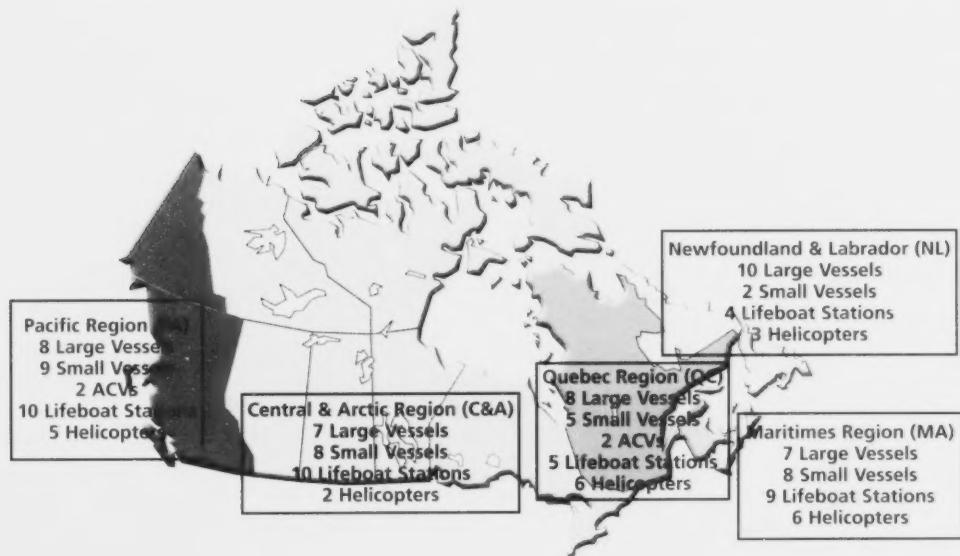
1.2 OUR OPERATIONS

As Canada's only federal civilian fleet, the Coast Guard must always be ready to undertake marine missions in the service of the people and Government of Canada, often in some of the most hostile weather conditions on the planet. Over the course of a year, the personnel can face many challenges including:

- Air temperatures ranging from -40°C to +40°C;
- Water temperatures ranging from -2°C to +30°C;
- A wide variety of ice conditions;
- Gale or hurricane-force winds;
- Waves that can exceed 20 m in height; and

Operations in remote locations and uncharted areas.

The Fleet fulfills its diverse responsibilities by being versatile, proactive, and highly adaptable. It operates out of five regions, with each Regional Operations Centre (ROC) tasking and deploying vessels according to the Fleet Operations Plan so as to fulfill our service commitments and mandated obligations. The Coast Guard National Coordination Centre (NCC) at Headquarters in Ottawa not only facilitates national coordination but also provides a mechanism for an integrated national response when needed. Graph 2 shows the distribution of vessels by region in 2008-2009.



1.2 OUR OPERATIONS

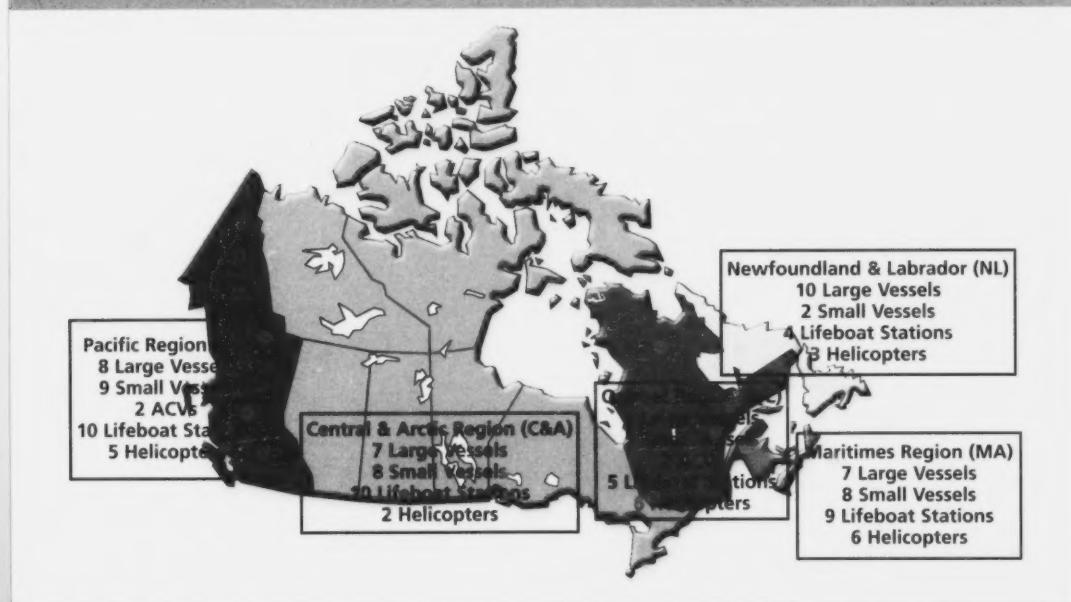
As Canada's only federal civilian fleet, the Coast Guard must always be ready to undertake marine missions in the service of the people and Government of Canada, often in some of the most hostile weather conditions on the planet. Over the course of a year, the personnel can face many challenges including:

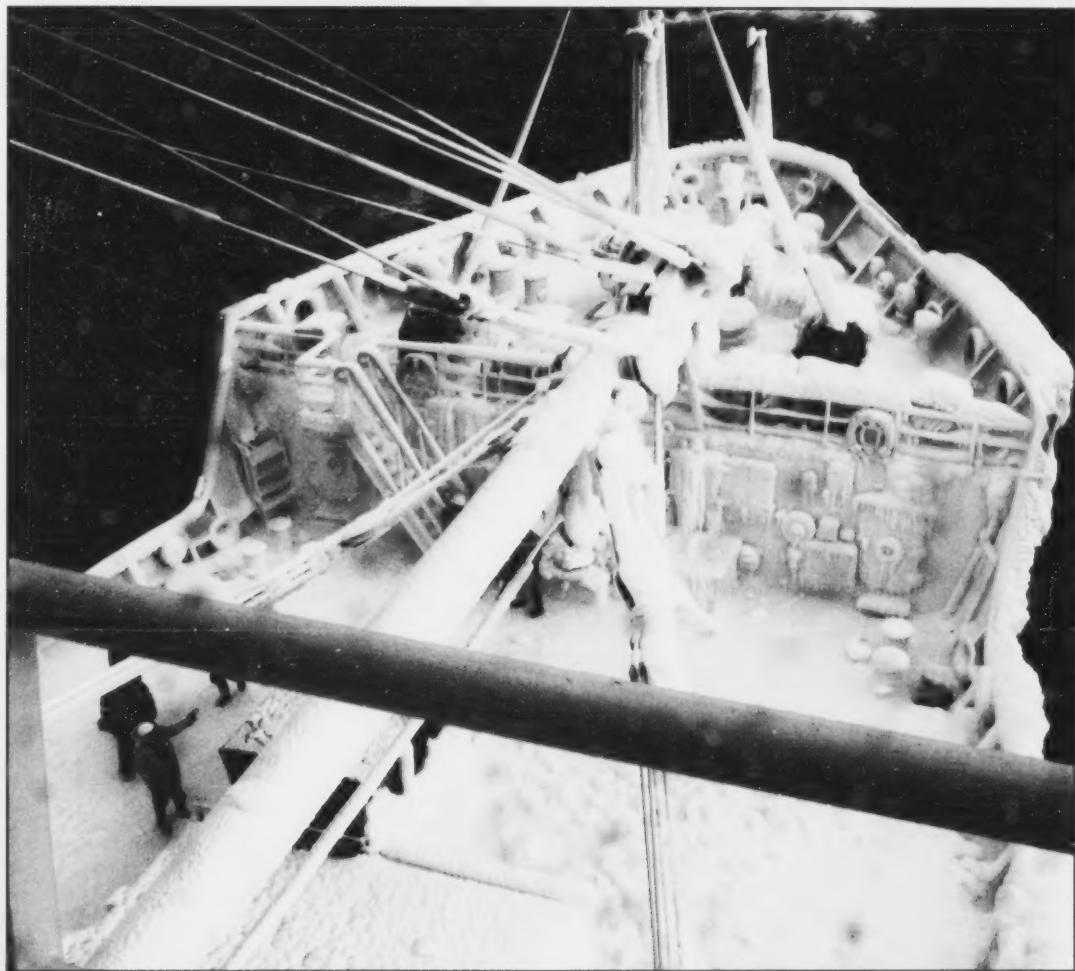
- Air temperatures ranging from -40°C to $+40^{\circ}\text{C}$;
- Water temperatures ranging from -2°C to $+30^{\circ}\text{C}$;
- A wide variety of ice conditions;
- Gale or hurricane-force winds;
- Waves that can exceed 20 m in height; and

- Operations in remote locations and uncharted areas.

The Fleet fulfills its diverse responsibilities by being versatile, proactive, and highly adaptable. It operates out of five regions, with each Regional Operations Centre (ROC) tasking and deploying vessels according to the Fleet Operations Plan so as to fulfill our service commitments and mandated obligations. The Coast Guard National Coordination Centre (NCC) at Headquarters in Ottawa not only facilitates national coordination but also provides a mechanism for an integrated national response when needed. Graph 2 shows the distribution of vessels by region in 2008–2009.

Graph 2: Distribution of Vessels by Region, 2008–2009





Ice Accumulation on the *CCGS George R. Pearkes* - High-endurance Multi-tasked Vessel/Light Icebreaker

Photo: Captain Banton, NL Region

From Operational Transformation to Mission Readiness

Canadians expect the federal government to respond quickly and effectively in the event of a natural or man-made disaster, national emergency or threat to their security or the environment. When the unthinkable happens on the water, the Coast Guard is usually the first point of contact and everyone expects a quick response from the Fleet.

Centralized coordination is crucial to the Fleet's quick response during unforeseen events, to help ensure the safety of our personnel and of others who may be at risk. Prompt and accurate information, clear guidelines and established operating procedures are essential decision-making support that often affect the outcome of such situations.



Developed in the wake of our Hurricane Katrina relief efforts in 2004–2005, the Fleet's Mission Readiness Framework allows us to respond in a more systematic way to unpredictable events or unplanned requests for urgent support. The framework provides strategies and protocols to deal with changes in normal operating circumstances, whether environmental (storms, ice conditions, floods, etc.), hardware-related (technical breakdowns, accidents, etc.) or human (security threats, public health emergencies, illnesses, etc.).

As part of the Mission Readiness Framework, daily briefings to senior management at CCG Headquarters and readiness response profiles help the Fleet plan for a faster, better-coordinated response. These activities ensure that mission readiness and the culture of safety are codified and remain core principles of the Fleet.

2008–2009 Results

Identified and prioritized high-probability and high-risk events

Began developing preliminary response action plans

Incorporated readiness training and exercises into the Fleet Operations Plan

Formalized a four-year review process to ensure continuous improvement

While we take every precaution to ensure the safety and security of our personnel, our clients, and Canadians, incidents can occur while the Coast Guard is operating in high-risk situations. When incidents do happen, we undertake a thorough analysis of events in order to continually improve our service delivery.

In January 2009, CCG released its safety investigation report into the rollover of the CCG Auxiliary fishing vessel *Sea Urchin* following a training exercise on November 4, 2007. Additionally, following the tragic events of March 28, 2008, when the fishing vessel *L'Acadien II* capsized while under tow by a CCG icebreaker, CCG formed a dedicated team to support the investigation and analyze the recommendations offered in all investigations into this incident. CCG will implement an action plan to further improve safety and reduce risk in its operations.

Assistance to Law Enforcement Operations Conference

While CCG does not have a law enforcement mandate, we have been, in line with our legislated mandate, supporting our partners in fisheries, and domestic law enforcement and national security operations for many years. In keeping with other areas of operations, it is essential to ensure that we conduct our operations as safely, effectively, and efficiently as possible.

This conference, held on October 21 and 22, 2008, in Ottawa, included CCG, RCMP, and DFO Conservation and Protection (C&P) personnel from Headquarters and the Regions, and focused on issues that affect the safety of our employees during these types of operations.

The conference also looked at the lessons learned from previous activities, such as the *Farley Mowat* incident, with a view to improving operations, policies, and procedures for future support efforts.



CCGS Pierre Radisson, a Medium Icebreaker, participating in a SAR/ER exercise with Denmark, the United States, and Iceland.

Photo: NL Region

Changes on the International Front: Beyond Our Borders

Canada is a member country of both the North Pacific Coast Guard Forum (NPCGF) and the North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF). CCG leads Canada's participation in both these international organizations. Other Canadian participants include the RCMP, the Canada Border Services Agency, TC, and DFO's C&P Branch.

The NPCGF, which also includes Russia, China, Japan, Republic of Korea, and the U.S., was created in 2000 to share information and

best practices, identify opportunities to improve cooperation on common fronts, and organize joint training and exercises. Working groups meet to address mutual priority areas, such as fishery enforcement, maritime security, and illegal drug trafficking.

The NACGF, modeled after the NPCGF, was formed in 2007 and is composed of the coast guard agencies of 20 countries, all of which share maritime interests in the North Atlantic Ocean.

2008-2009 Results

Hosted a successful NPCGF exercise based on a natural disaster humanitarian assistance scenario, in July 2008

Attended the March 2009 NPCGF Experts' Meeting in Seoul, Republic of Korea, which focused on operational management and the development of a virtual operations centre

The CCGS *Pierre Radisson* took part in a joint SAR/ER exercise with Denmark, the U.S., and Iceland at the September 2008 Summit in Greenland

1.3 OUR ENVIRONMENT

The Fleet operates in a dynamic environment that is influenced by a variety of economic, environmental, and social factors. The Fleet is also aware that its clients' environment is constantly changing and that various internal and external elements can therefore impact their service needs or priorities. These elements include such factors as economic

upturns causing an increase in maritime traffic, increased global interest in the marine habitat and marine environmental protection, and technological advancements in areas such as vessel tracking or positioning systems.

Climate change impacts, such as fluctuating water levels, increasing ice variability, and extended shipping seasons, also place increased demands on our services. We must therefore determine how best to meet the needs and expectations of Canadians, mariners, clients, and stakeholders within available finances and resources.

These environmental factors, or drivers of change, cause the Fleet to undergo internal transitions which include the following:

- Our heightened role in maritime security means that we need to train and equip (including policy development) our personnel to effectively perform an increasing operational support role in maritime security;



CCGS Isle Rouge - Mid-Shore Patrol Vessel near the Coast Guard Base in Prescott, Ontario

Photo: Department of Fisheries and Oceans



CCGS Henry Larsen - Medium Icebreaker at Kugaaruk, Nunavut

Photo: NL Region

- Enhanced awareness of environmental issues means that we need to implement energy efficiency measures and embrace responsible environmental stewardship in our own operations;
- A highly competitive market for skilled, qualified, and certificated mariners means that we need to step up our recruitment and retention efforts while encouraging a more culturally representative workforce. By 2012, almost 24% of our marine personnel will be eligible to retire; and
- Increasing maritime traffic in all sectors (recreational and commercial) and in all areas, including the Arctic, means that we need to invest more in ensuring reliable and available vessels to meet current and future client and program demand.

In a maritime nation such as ours, the CCG must be able to rely on an effective, efficient, adaptable, and mission-ready fleet of vessels and helicopters. The initiatives outlined in this report will help address challenges and continue to improve our performance. Providing more support to our maritime professionals to help them respond with confidence to incidents and crises and provide increased quality services to our clients, partners, and all Canadians is a Fleet priority.





OUR PEOPLE



The Coast Guard's competitive advantage is rooted in its professional and dedicated workforce. The Fleet's marine personnel and staff ashore are critical to the delivery of quality services to our clients. They are also the reason that Canadians trust the Coast Guard to be there when they need it.

More than half (56%) of CCG's 4,554 employees work on vessels as ships' officers (SO), ships' crew (SC), or hovercraft pilots and navigators (General Technical group, or GT). The remaining 44% work in shore-based operations or support. Each day, ROC employees monitor vessel locations, task

vessels to programs and geographic areas, and engage with clients and management to ensure the optimal use of resources. Other tasks performed by shore-based staff include planning, budgeting, policy development, safety and security support, human resources, and information management.

Due to the dynamic nature of fleet operations, the total number of seagoing employees on strength varies over the course of the year (i.e. through seasonal, term and casual employment). Table 1 provides a snapshot of the distribution of marine personnel by employment type.

Table 1: Distribution of Marine Personnel by Employment Type, as of March 2009

	NL ¹	MA	C&A	QC	PA	Nationally
SHIPS' OFFICERS						
On strength (FTE ²)	192	222	104	169	163	850
On Strength (Term)	3	2	6	3	16	30
Total SOs on strength	195	224	110	172	179	880
SHIPS' CREW						
On Strength (FTE)	297	328	141	218	269	1,253
On Strength (Term)	115	88	40	47	106	396
Total SCs on strength	450	426	168	254	365	1,663
HOVERCRAFT PILOTS AND NAVIGATORS						
On strength (FTE)	-	-	-	5	14	19
On strength (term)	-	-	-	1	0	1
Total GTs on strength	-	-	-	6	14	20
Total	645	650	278	432	558	2543

¹ NL, Newfoundland and Labrador Region; MA, Maritimes Region; C&A, Central and Arctic Region; QC, Quebec Region; PA, Pacific Region

² FTE, full-time equivalent



Glen James Blumberg, Engine Room Assistant of the *CCGS Griffon*

Photo: Marie-Pier Malboeuf

2.1 COLLECTIVE AGREEMENTS: IMPROVING LABOUR RELATIONS

The Coast Guard places a great deal of importance on maintaining effective communications and working relationships with the bargaining agents representing its employees. Its diversified workforce is represented by seven bargaining agents, two of which, the Canadian Merchant Services Guild (CMSG) and the Public Service Alliance of Canada (PSAC) through the Union of Canadian Transportation Employees, represent our SOs and SCs respectively.

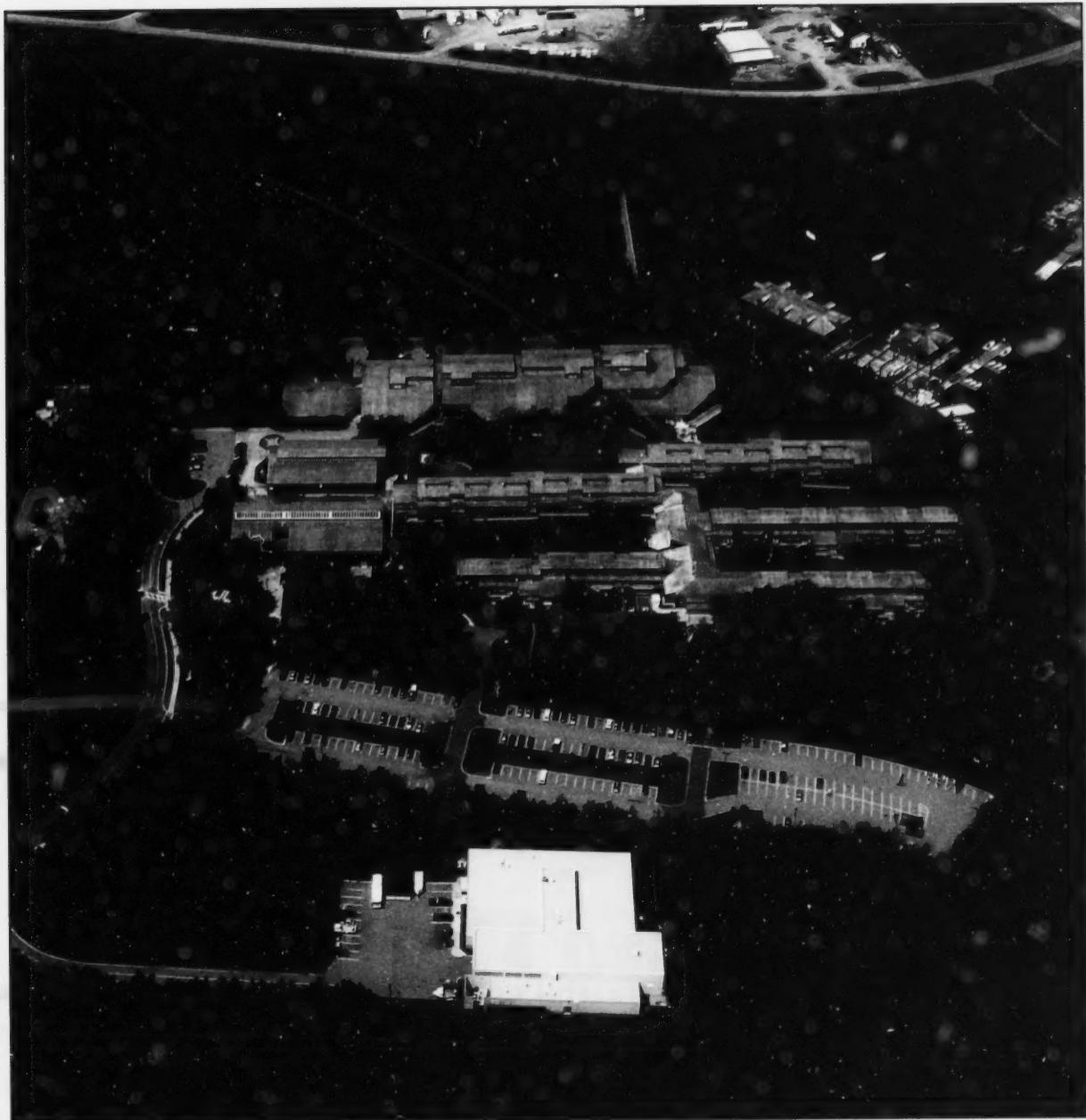
Through continued and open discussions with the Union of Canadian Transportation Employees, we have negotiated an agreement recognizing the Fleet as an essential service in support of continued mission readiness.

2008–2009 Results

Concluded collective agreements with Treasury Board Secretariat and the unions (the CMSG and PSAC)

Established a single rate of pay for officers irrespective of the crewing system to which they are deployed, allowing for easier movement between various crewing systems, shore-based assignments and training





An aerial view of the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia

Photo: DND



The Canadian Coast Guard College: A Unique Experience

For more than 40 years, the College has offered an education unlike any other and has built a solid reputation for top-notch maritime training. Over 1,000 officer cadets have graduated from the institution, taking their acquired skills across Canada and around the globe, many ultimately becoming Executives in the Public Service or leaders in Canada's marine industry.

What's Does the College Offer?

Graduates of the four-year CCG Officer Training Program receive commercial certification in either marine engineering or marine navigation, a Bachelor of Technology in Nautical Sciences degree from Cape Breton University, and a diploma from the CCG College.

The College also offers other programs:

- A nine-month basic training program in marine traffic regulating procedures and radiocommunications;
- Marine maintenance and equipment courses to prepare electronic technologists to maintain and repair all marine equipment used on ships and technical equipment used on shore to assist navigation;
- ER courses for government departments and private sector individuals involved in oil spill response; and
- Specialized SAR programs exclusively for CCG and the DND personnel assigned to Joint Rescue Coordination Centers, Marine Rescue Sub-Centers or at Mobile Facilities (SAR Units).

More than an Education

While students master navigational systems and ships' engines and control systems, they also learn some important values. The College is a residential facility that instills a sense of family and teamwork, an important preparation for shipboard life. In exchange for their tuition-free education, room and board monthly allowances, graduates commit to working on board Coast Guard vessels as navigation or marine engineering officers for four years. After this period, many opt for a lifelong career with CCG.

How to Apply

The College accepts applications for enrolment in the CCG Officer Training Program from September until January for the following academic year, which begins in September. Potential recruits should contact the College either by calling 902-567-3208 or by visiting the Web site at <http://www.cgc.gc.ca>.

2.2 RECRUITMENT: REVITALIZING OUR WORKFORCE

Working for CCG means working for an exciting organization committed to service to Canadians. Few careers present such a variety of challenging opportunities, both ashore and at sea, in almost every region of the country.

The Canadian Coast Guard College has been providing training and development since 1965. This bilingual institution delivers the CCG Officer Training Program, the primary source for recruitment of SOs. It also provides career programs in MCTS and highly specialized training in SAR, ER, marine equipment maintenance, and electronic equipment operation.



CCGS Louis S. St-Laurent - Safety First, Service Always

Photo: Carolina Bookless



Leonella Mae Powell, Cook/Steward preparing lunch for the crew of the *CCGS Griffon*

Photo: Marie-Pier Malboeuf

2008–2009 Results

Began planning, based on projected attrition rates and the need to crew five additional ships, to meet the requirement of 325 SCs members and 250 SOs by 2012,

Provided a \$1-million permanent contribution to the CCG College to help stabilize the Officer Training Program

Identified the need for 69 new seagoing and shore-based positions to address increasing vessel maintenance requirements



2.3 UNDERSTANDING OUR WORKFORCE: MANAGING SUCCESSION

Succession planning is an important element of human resource planning. For the management of our marine personnel, succession planning is a key success factor and we need to predict our needs in terms of SOs

well in advance. For the most part, certification is a four-year process and Canada does not have a large merchant marine component from which to lure already-certified personnel. Table 2 shows how the marine personnel members on strength are distributed by age category.

Table 2: Distribution of Marine Personnel by Age Category, as of March 2009

	NF	MA	C&A	QC	PA	Nationally
SHIPS' OFFICERS						
Average age (FTEs)	45	48	43	44	46	45
Less than 45	75	55	53	75	78	336
Aged 45 to 54	98	121	44	80	71	414
Aged 55 to 59	16	31	12	15	21	95
Aged 60 or greater	6	17	1	2	9	35
Total SO's on-strength	195	224	110	172	179	880
SHIPS' CREWS						
Average age (FTEs)	48	50	46	49	46	48
Less than 45	216	150	85	92	209	752
Aged 45 to 54	153	194	64	108	105	624
Aged 55 to 59	50	59	16	44	38	207
Aged 60 or greater	31	23	3	10	13	80
Total SC's on-strength	450	426	168	254	365	1,663
HOVERCRAFT PILOTS AND NAVIGATORS						
Average age (FTEs)	-	-	-	41	41	41
Less than 45	-	-	-	3	7	10
Aged 45 to 54	-	-	-	3	7	10
Aged 55 to 59	-	-	-	-	-	-
Aged 60 or greater	-	-	-	-	-	-
Total GT's on-strength	-	-	-	6	14	20

These statistics indicate that only 38% of our SOs and 45% of SCs are less than 45 years old, reaffirming the need to put in place effective succession planning, particularly for certificated personnel. Succession planning practices include the development of ships' competency (crewing) profiles, which outline the required professional competency, certification, technical training, and experience required to perform duties in accordance with the Safe Manning Regulations found in the *Canada Shipping Act, 2001*. In addition to their regulatory function, these profiles help SOs and SCs align their career paths with Fleet management's succession planning requirements.

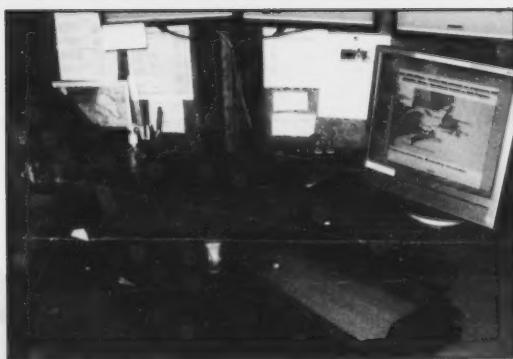
2008–2009 Results

Completed ships' competency (crewing) profiles for all Fleet units

Finalized crewing standards for self-maintenance, refit or seasonal lay-up

Implemented rotational assignments for regional staff in the National Coordination Centre and for project management at Headquarters

Established regional developmental positions for marine personnel



Operations Officer Des Mpenza at work in the National Coordination Centre in Ottawa

Photo: Paul Lefebvre

National Labour Force Renewal Directorate

The National Labour Force Renewal Directorate was created in February 2009 to lead the charge on CCG's outreach, recruitment, and learning activities. Under the Commissioner's direction, the Directorate has a two-year mandate to bring focus and coordination to CCG's outreach, recruitment, knowledge transfer, and succession planning efforts. It will also act as a focal point for cross-regional and agency-wide discussions on ideas and best practices; for activities that will advance workforce renewal; and help integrate diversity in every aspect of the human resources renewal activities. This Directorate will lead succession planning activities for five at-risk groups: SCs, SOs, radio operators, engineers and electronics officers.

2.4 TRAINING AND DEVELOPMENT: IMPROVING SKILLS

The Coast Guard is committed to continuous improvement, growth, and development of its employees. Training and development is vital to fulfilling our evolving mandate while respecting our culture of safety and service. Investing in people to maintain a skilled and professional workforce ensures that programs and services are delivered to the high standards that Canadians expect.

While employees must take ownership of their professional growth and be committed to the continuous improvement of our service, there is a joint employee-management responsibility to assess current competencies and future development needs in order to ensure full operational and mission readiness. CCG already makes significant investments in required technical training for marine personnel, and in mandatory Public Service courses and skills development, to ensure that



CCGS Martha L. Black - High-Endurance Multi-Tasked Vessel/Light Icebreaker servicing aids to navigation in the St. Lawrence River

Photo: N. Letendre, QC Region

employees have the skills required to fulfill the organization's mandate.

To mitigate risks associated with upcoming retirements and an increasingly competitive labour market, CCG will continue to focus on increased recruitment to the Officer Training Program at the College, as well as support our ongoing technical training, learning, and career development initiatives. These initiatives will help us build and maintain a skilled, well-trained, knowledgeable, and professional workforce.

At present, CCG offers numerous training opportunities and the College provides core national educational programs. The national learning and development framework will ensure consistent educational standards,

2008–2009 Results

Completed individual learning plans for 95% of shore-based employees and 81% of marine personnel

Consulted with employees and bargaining agents on the national learning and development framework and proposed action plan

maximize the use of common national training resources, and leverage best practices across the country. The framework will assist CCG in becoming a learning organization and will bolster the College's role in the delivery of ongoing and specialized training.



Inshore Rescue Boat Program: Not Your Average Summer Job

Want to spend an exciting summer patrolling Canada's waterways and participating in SAR missions? Then the Coast Guard may have the job for you. CCG hires and trains Canadian post-secondary students in SAR operations each summer through its Inshore Rescue Boat (IRB) program. Selected candidates are trained by regional staff and, following successful completion of training, are assigned as crew members to one of 24 IRB stations located in five regions in Canada:

- Newfoundland and Labrador: Notre Dame Bay, Conception Bay, Bonavista Bay
- Maritimes: Shediac, Charlottetown, Pictou, Saint John, Mahone Bay, Halifax
- Quebec: Valleyfield, Oka, Beaconsfield, Longueuil, Sorel, Trois-Rivières
- Central and Arctic: Britt on Gereaux Island, Honey Harbour, Port Lambton, Long Point, Hill Island, Thames River
- Pacific: Nootka Island, Telegraph Cove, Cortes Island

Working on the water during the summer as an IRB crew member is challenging and rewarding work. The job comes with serious responsibilities, since SAR operations can occur at any time of the day or night during all types of weather and sea conditions, with lives potentially at risk. Each station is equipped with a 6 to 8-m fast rescue craft capable of operating at speeds in excess of 24 knots. IRB crews respond and provide assistance to mariners in distress or need of assistance through Joint Rescue Coordination Centre or Maritime Rescue Sub-Centre taskings. They also provide public education on boating safety.

The IRB program is open to full-time post secondary students in accredited institutions who are returning to full-time studies in the next academic term. For more information or to apply, go to <http://jobs-emplois.gc.ca/fSWEP-PFETE/index-eng.htm>.

2.5 EMPLOYMENT EQUITY: INCREASING DIVERSITY

The Coast Guard is committed to becoming a more representative organization. Our efforts to build a respectful and welcoming workplace that employs people as diverse as the population that we serve are continuous. The implementation of employment equity initiatives does more than meet targets. It makes good business sense to attract and employ the best talent available.

2008-2009 Results

Supported managers in improving the participation of Aboriginal peoples, persons with disabilities, visible minorities, and women in the workforce

Launched the Operational Women's Network to better understand the challenges that women face in their seagoing careers

Expanded CCG's participation in the Partners for Workplace Inclusion Program in Vancouver, Winnipeg, and St. John's



CCG Offers a Career for Everyone

The Coast Guard provides:

- A variety of ship and shore-based positions;
- An opportunity to work in all regions of Canada;
- A variety of work schedules, from 28 days of work followed by 28 days of leave to a more familiar, 9-to-5 schedule;
- An increasingly diverse workforce that continually strives to attract more women, Aboriginal peoples, persons with disabilities, and visible minorities;
- Its own bilingual training institution, the CCG College, which is instrumental in developing highly professional marine personnel to satisfy program and service requirements;
- Competitive salaries;
- Excellent benefits such as pension, health and dental plans;
- Professional development and advancement;
- Employment stability; and
- **Job satisfaction second to none.**



Captain Norm Thomas and Shannon Vollmer in front of the *CCGS Sir Wilfrid Laurier* - High-endurance Multi-tasked Vessel/Light Icebreaker

Photo: PA Region

3

OUR VESSELS AND HELICOPTERS



The Fleet is responsible for providing appropriate, cost-effective vessels and aircraft to help our clients carry out their responsibilities in keeping with their operational mandates, business plan commitments, and funding. The Fleet's assets include ships, with range in size from large icebreakers to small lifeboats, as well as air-cushion vehicles (ACVs) and helicopters.

In 2008–2009, the Fleet operated 114 vessels and 22 helicopters (see Table 3 for class breakdown). Many of these assets are equipped to "multitask," or support two or more simultaneous operations, allowing them to more efficiently meet the needs of multiple clients during a single mission. Other assets have specialized capabilities to satisfy a particular client or a specific program requirement, such as FAM's armed boarding fisheries enforcement requirements.

What Is in a Name?

CCG's ship-naming policy presents a nationally consistent and logical approach to naming CCG vessels. Our new vessels are named using set criteria that promote Canadian sovereignty, culture, geography, and history. Selected names should also raise the profile of vessels and the work that they do by honouring people and places of regional and national significance.

Table 3: Number of Operational Vessels and Helicopters by Class, 2008–2009

Class	Number
Polar icebreaker	0
Heavy icebreaker	2
Medium icebreaker	4
High-endurance multitasked vessel / Light icebreaker	7
Medium-endurance multitasked vessel	5
Offshore patrol vessel	4
Midshore patrol vessel	7
Offshore oceanographic science vessel	2
Offshore fishery science vessel	4
ACV	4
Special navigational aids vessel	4
SAR lifeboat	38
Hydrographic survey vessel	5
Channel survey and sounding vessel	2
Near-shore fishery research vessel	6
Specialty vessel	20
Vessel Total	114
Helicopter Total	22



3.1 AN AGED FLEET: IN TRANSITION

CCG prides itself on having an adaptable fleet that can deliver a variety of services in a safe, secure, effective, and efficient manner. As we continue our transformation to a more flexible and mission-ready fleet, CCG has developed the Fleet Renewal Plan to address urgent investment requirements stemming from a chronically low reinvestment rate. The plan takes into account the government's evolving priorities and service demands, and allows for

flexibility in responding to clients' needs in a complex and changing environment. The Fleet Renewal Plan will help ensure the CCG has the vessel capacity to deliver cost-effective and reliable on-water services to Canadians well into the future. Given the scope of the investment necessary, a renewed fleet requires funding external to CCG as internal departmental funding is insufficient to make this a reality. Table 4 shows the age of vessels by size in 2008–2009.

Deployment of the *CCGS Cap Percé* to Kegaska on Quebec's Lower North Shore

On January 19th, 2009, Minister of Fisheries and Oceans Gail Shea announced that Kegaska, on Quebec's Lower North Shore, would be the site of a new lifeboat station that will include the *CCGS Cap Percé*, a state-of-the-art vessel.

This additional resource on the Lower North Shore will enable CCG to continue consolidating its SAR coverage in this critical sector of the Gulf of St. Lawrence, which is characterized by intensive commercial fishing activity and significant pleasure boat and ship traffic.



CCGS Cap Percé, a SAR Lifeboat

Photo: MA Region

Table 4: Age of Vessels, 2008-2009

Vessels	Number	Vessels Over 25 Years Old	Vessels 15 to 24 Years Old	Vessels Under 14 Years Old
LARGE VESSEL FLEET				
Large Ships (over 88 m)	6	5	1	0
Design Life - 30 years				
Medium Ships (48 to 87 m)	28	13	15	0
Design Life – 30 years				
Smaller Ships (33 to 47 m)	6	5	1	0
Design Life – 15 to 20 years				
TOTAL Large Fleet	40	23	17	0
SMALL VESSEL FLEET				
Small Vessels and ACVs (up to 33 m)	36	15	14	7
Design Life – 15 to 20 years				
SAR Lifeboats (14 m)	38	0	2	36
Design Life – 15 years				
TOTAL Small Fleet	74	15	16	43
TOTAL FLEET	114	38	33	43

Opening of CCG Station Shippagan, Home of the *CCGS Cap Breton*

On July 9, 2008, we opened the new CCG Station Shippagan in New Brunswick, and its assigned lifeboat *CCGS Cap Breton* is at the ready. These important maritime SAR resources will help crews support local recreational boaters, fishing vessels, commercial traffic, and marine tourists. CCG Station Shippagan is one of nine stations in Maritimes Region and will provide logistics, crew, maintenance, and accommodations support to the *CCGS Cap Breton*.



CCGS Cap Breton, a SAR Lifeboat

Photo: MA Region



3.2 INTERNAL LONG-TERM CAPITAL PLANNING: REPLACING SMALL VESSELS

The Fleet's Long-Term Capital Plan is the only means of internal funding available for investment in our vessels, hovercraft, and helicopters, and other Fleet-managed capital assets. The plan is updated every year to ensure its relevancy and allocates funds across a five-year window based on such factors as the condition of the asset and the results of regulatory inspections. The Fleet is maximizing the use of these annual nominal capital funds (currently \$91.5 million/year) that are used to replace smaller vessels and refit larger ones, over half of which are in the second half of their lifespan. During fiscal year 2008–2009, the Fleet was able to replace an old ACV, the *CCG Wabanaki*, with a new one, the *CCG Mamilossa* using its own internal capital funds.

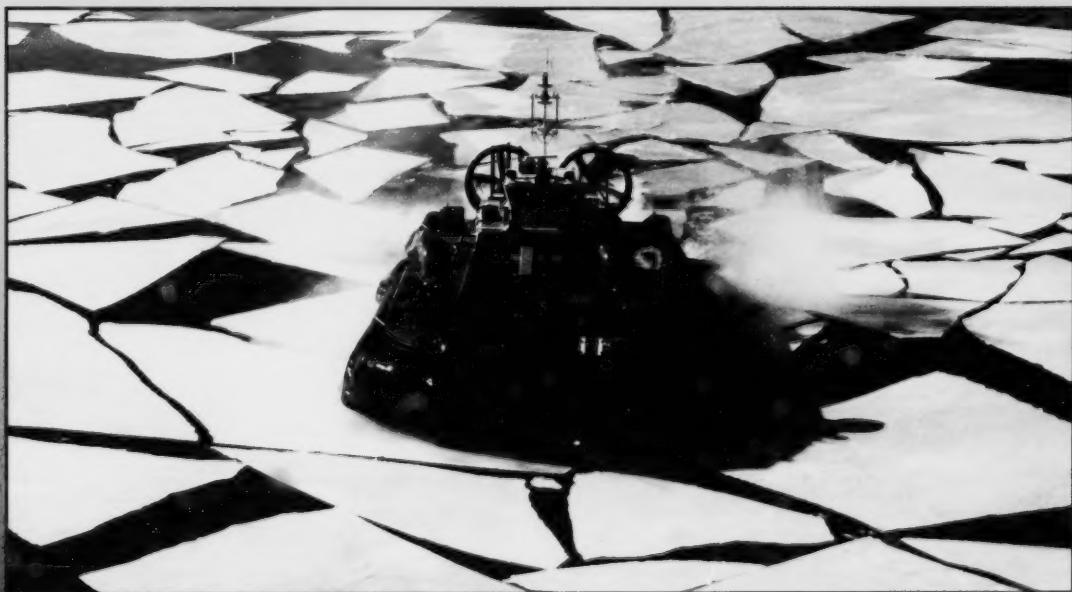
In addition, internal capital funds from the Long-Term Capital Plan will be used to refit older, larger vessels, as well as to build small vessels, as indicated in Table 5.

New *CCG Mamilossa* for Quebec Region

On Friday, March 6, 2009, in Bécancour, Quebec, CCG welcomed a new ACV to its fleet, the *CCG Mamilossa*. In Abenaki, *mamilossa* means "he who walks from the shore onto the water."

Equipped with an extra-strong crane that will enable it to load and unload heavy buoys, the *Mamilossa* was designed to meet CCG's operational needs in a multitasked environment. This amphibious craft will play a critical role for SAR operations and in preventing floods by breaking up river and foreshore ice on the St. Lawrence River in areas where conventional icebreakers cannot go.

This ACV will also transport wheeled vehicles and load them directly on deck with a bow ramp. This feature makes it particularly effective for ER operations.



CCG Mamilossa, New Air Cushion Vehicle

Photo: Deneen Filion, QC Region



Table 5: Small Vessel Replacement

Description	Quantity	Size	Location	Expected Delivery
Near-shore fishery research vessel	2	18 m	ON and NB	2011
Specialty vessel	2	18 m	BC and PEI	2012

The total capital funding envelope, however, remains below what is needed to ensure continued operation of aging assets. Three key strategies have been employed by CCG to mitigate this below-average reinvestment rate.

The first strategy was implemented in 2007, when CCG received Treasury Board approval to establish a separate refit program for vessels and helicopters under the major capital allotment. By combining the refit and capital budgets, the decision process for the maintenance and refit of the fleet became integrated and provided additional oversight, transparency, and consistency of funding to be used for refit and maintenance only. Secondly, we integrated the refit planning into the Fleet operational planning process. This step improved the planned execution of refits

within the vessels' program activity and ensured that time was set aside in the Fleet Operations Plan for necessary maintenance and refurbishment. Thirdly, responsibility for vessel life extension (VLE) funding was assumed by the Government freeing up CCG internal funding needed for critical maintenance and the construction of small vessels.

These three key strategies have resulted in more effective use of funding. The Long-Term Capital Plan, recent Government investments, and the phased implementation of the 30-year Fleet Renewal Plan are enabling the CCG to maintain Fleet assets in an improved operational condition as compared to previous years, and are assisting in the much needed replacement of aging assets.

**CCGS Calanus II - Near-shore Fishery Research Vessel**

Photo: Provincial Airlines

2008–2009 Results

Delivered the ACV CCG Mamilossa

Developed an enhanced Fleet planning process that integrates operational, technical, and major capital planning, so as to ensure a better alignment with the business planning cycle

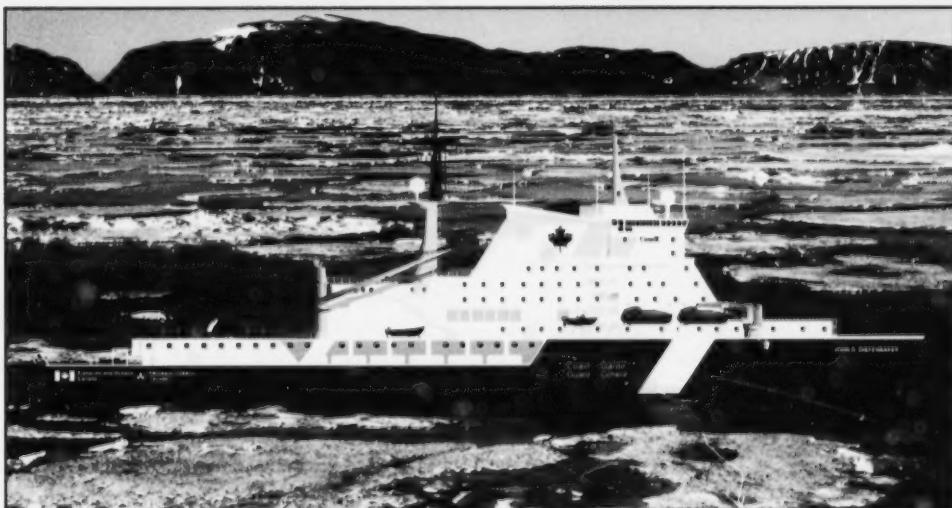
Integrated capital-intensive VLE funding into the Fleet Renewal Plan



CCGS John G. Diefenbaker A Strong Arctic Presence

On August 27, 2008, Prime Minister Stephen Harper announced that Canada's new symbol of Arctic sovereignty – a new polar icebreaker – would be named after former Prime Minister John G. Diefenbaker, one of Canada's champions of developing and protecting the Canadian North. This ship will replace CCG's most capable icebreaker, the *CCGS Louis S. St-Laurent*, and is expected to be in service in 2017, at a construction cost of \$720 million.

This Polar Icebreaker, the first of its kind for the Fleet, will be approximately 140 m in length and capable of sustained operations in the Arctic Archipelago to break ice for commercial vessels and provide a stable platform for scientific research in the high Arctic. This new vessel will operate up North for extended periods (over nine months per year) in very difficult ice conditions. It will have the ability to continuously break ice up to 2.5 m thick and will carry a crew of approximately 60 with accommodations for an additional 50 people. The icebreaker will be multitaskable, have a large cargo carrying capacity, and also be able to accommodate two helicopters.



Concept of the new Polar Icebreaker, *CCGS John G. Diefenbaker*

Photo: NCC

3.3 EXTERNAL CAPITAL REPLACEMENT PLAN: REPLACING LARGE VESSELS

Recognizing CCG's capital funding challenge, combined with its aging fleet of vessels and helicopters, the Government of Canada approved the first wave of the Fleet Renewal Plan that allows for a number of larger vessels to be built for service-critical programs. The total initiative recapitalization now stands at \$1.4 billion for the building of:

- Nine mid-shore patrol vessels;
- Three offshore fishery science vessels;
- One offshore oceanographic vessel; and
- One polar icebreaker.

Table 6 describes the new builds related to the Fleet Renewal Plan initiative:

Table 6: Large Vessel Replacement

Description	Quantity	Size	Location	Expected Delivery
Mid-shore patrol vessel	9	43 m	Nationally	2011 – 2013
Offshore fishery science vessel	3	67 m	MA, NL, PA	2013 – 2016
Offshore oceanographic science vessel	1	90 m	MA	2016
Polar icebreaker	1	140 m	TBD ¹	2017

TBD, to be determined.

While these replacement vessels are being built, CCG still faces significant challenges stemming from the advanced age of many of its current operating vessels, particularly those for which funding for replacement has yet to be addressed. For example, our icebreakers, which were constructed decades ago, will soon reach the end of their useful lives. These vessels are expensive to maintain due to maintenance and repair requirements that make them at times unavailable for service, in turn reducing the Fleet's overall capacity.

In addition, marine regulations have become more stringent in areas such as sewage treatment, asbestos handling, and pollution prevention. TC regularly examines and certifies the compliance of vessels to the highest degree to ensure that equipment is safe and safely operated. At times, these mandatory inspections result in repairs and delays to programs while vessels undergo maintenance.



CCGS Teleost, Offshore Fisheries Science Vessel

Photo: NL Region



CCGS Terry Fox, Heavy Icebreaker

Photo: MA Region

3.4 GOVERNMENT OF CANADA'S ECONOMIC ACTION PLAN: BUILDING A MORE SUSTAINABLE FLEET

On January 27, 2009, the Government of Canada released Budget 2009, entitled *Canada's Economic Action Plan*. The federal budget included \$175 million in stimulus funding for CCG, to be allocated over a two-year period beginning in fiscal year 2009–2010. This funding will enable the implementation of previously unaffordable projects and will result in a more sustainable fleet, while also directly benefiting local

economies. This brings the amount provided in federal budgets since 2005 to the Coast Guard for vessel construction and maintenance to \$1.7 billion.

The funds allocated to CCG in the January 2009 federal budget provides for VLEs of five key vessels, much needed refit funds to fix larger vessels, and for the procurement of 98 new small vessels, lifeboats, barges, and small craft (see Table 7). Procurement of these new small boats and small vessels will enable CCG to continue to provide services such as SAR, ER and Aids to Navigation.

Table 7: Budget 2009 Economic Action Plan for CCG (Stimulus Budget)

Project	Description	Quantity	Size	Location
VLE	CCGS <i>Bartlett</i>	1	64 m	PA
	CCGS <i>Tracy</i>	1	55 m	QC
	CCGS <i>Limnos</i>	1	45 m	C&A
	CCGS <i>Cape Roger</i>	1	63 m	NL
	CCGS <i>Tanu</i>	1	55 m	PA
Refit	Targeted vessels	35	Various	All regions
	Near-shore fisheries research vessel	3	18 to 24 m	MA and QC
Acquisition	SAR lifeboat	5	14 m	PA, C&A, QC, MA
	ER barge	30	Various	National
	Small craft	60	Various	National

Combining Environmental Performance with Vessel Life Extensions and Refits

Each VLE or refit presents an opportunity to increase vessel fuel efficiency, improve how we meet new environmental regulations, or make changes that will improve the environmental performance of vessels. For example, we are replacing Halon—an ozone-depleting substance—with more environmentally friendly fire suppression systems onboard CCG vessels.

The age and condition of a vessel's main engine may make total engine and generator replacement more cost-effective than a minor refurbishment. New engines with modern technologies, control and fuel management systems are more fuel-efficient and less polluting. Even when engines are not replaced, a major overhaul of the original machinery combined with a renewed and cleaned hull coating can significantly reduce fuel consumption.

Black and grey water (sewage and used wash water) management, ballast water control, and noise reduction strategies also offer opportunities to improve the environmental performance of our vessels.



CCGS Cape Roger, an Offshore Patrol Vessel, showing the effects of sustained at-sea operations during heavy weather.

Photo: NL Region

4

OUR SERVICES



The following subsections outline the services provided to each client in terms of planned and actual days provided. These planned days of service for clients are part of an annual planning cycle culminating in the development of the Fleet Operational Plan which outlines the schedule for each vessel, client program and mission requirements, and other details. It is important to note that the number of operational days planned and delivered is a function of various factors, including availability, budget, breakdowns, priority overrides, weather conditions, and unforeseen events.

The information represents the support provided to these clients by the Fleet only and should not be interpreted as representative of the entire suite of services that a particular client receives.

For example, in some cases it is more efficient for aids and waterways services to be delivered by contractors and these services are not included in the information provided here. The planned and delivered days contained in this report reflect the use of Fleet assets only. It is also important to note that client program effectiveness information is not included, as this is a program performance function.

Finally, none of our programs and services would be possible without the dedicated professional women and men who work behind the scenes to maintain our equipment and provide the administrative and planning support that enables front-line staff members to do their jobs.



SAR exercise simulation in Québec Region

Photo: N. Letendre, DFO



4.1 SEARCH AND RESCUE SERVICES

Canada's SAR Program is a cooperative effort of federal, provincial, territorial, and municipal governments. It is responsible for approximately 5.3 million km² of coastal territory, beginning 800 miles offshore in the Pacific, extending 1,000 nautical miles in the Atlantic, and stretching all the way from the Canada-U.S. border to the North Pole.

CCG teamwork amongst on-shore and at-sea personnel, DND, and CCG Auxiliary saves about 2,900 lives at risk in the marine environment each year. CCG SAR is delivered by vessels and maritime professionals positioned at various locations across Canada that are dedicated to this purpose. Primary SAR vessels are specially designed to meet the rigorous demands inherent to providing capabilities and response in Canadian waters. In addition, all other CCG vessels and aircraft are available to provide SAR response in addition to their other duties.

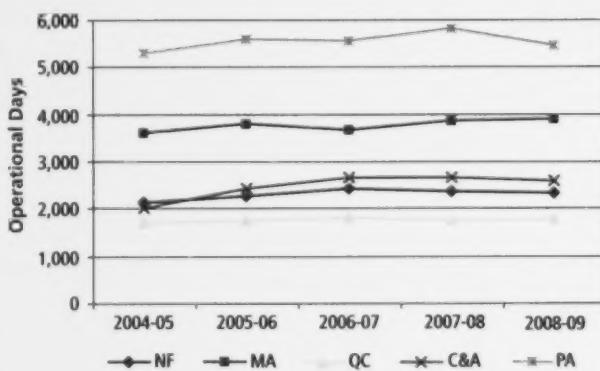
Key SAR tasks conducted by Fleet personnel include:

- Conducting visual and electronic searches for vessels and survivors, day and night, by sea and by air, in various weather conditions;
- Providing a platform for rescue personnel and vessels on scene and allowing search operations to be conducted;
- Managing complex searches and acting as on-scene coordinators;
- Recovering survivors and providing shelter, amenities, and advanced first aid;
- Providing radiocommunications facilities for emergency operations to enable vessels to communicate with shore-based radio stations, other vessels, and rescue craft; and
- Providing towing or other services to vessels in need of assistance when life is at risk.

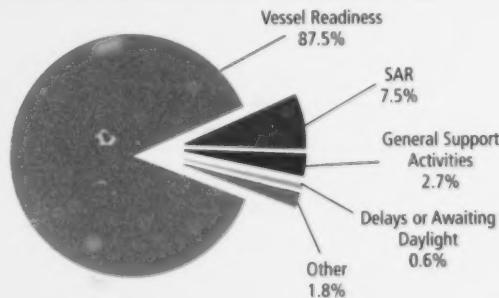
Fleet Performance

In 2008–2009, 16,047 days were delivered to SAR, a slight decrease from the previous year. With its year-long boating and ice-free season, Pacific Region requires by far the greatest SAR service (see Graph 3). Of the 16,047 days, 7.5% (1,206 days) were spent responding to incidents or patrolling. Graph 4 shows that 87.5% of the total days were allotted to vessel readiness, where, much like a fire or ambulance service, vessels are not responding to an incident or exercising, but are ready to respond at a moment's notice to calls for assistance.

Graph 3: Service to SAR per Region, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)



Graph 4: Service per SAR Activity, 2008-2009 (% of Total Operational Days)



Dramatic Rescue off Newfoundland

Twenty-two foreign sailors owe their lives to the Coast Guard after they were rescued from the frigid waters off the coast of Newfoundland by the crew of the *CCGS Leonard J. Cowley*. The crew members aboard the *Monte Galineiro*, a Spanish fishing trawler, escaped their rapidly sinking vessel after a pair of explosions destroyed the ship's engine room in the early hours of February 22, 2009. Fortunately, the *CCGS Leonard J. Cowley* was patrolling nearby, received the distress call, and was on scene in 10 minutes.



Canadian Coast Guard during a SAR exercise (SAREX 2008)

Photo: CF Photo by Corporal Kevin Sauvé



4.2 MARITIME SECURITY SERVICES

A key aspect of our increased role in supporting the federal maritime security agenda is the Fleet's enhanced participation in the joint RCMP-CCG Marine Security Enforcement Team (MSET) program in the St. Lawrence-Great Lakes region. Four of our vessels, including the newly reactivated *CCGS Isle Rouge*, patrol the St. Lawrence and the Great Lakes. Their crews assist with border security in waters where ships naturally cross the border between Canada and the U.S. as many as 23 times during their voyage from Beauharnois, Quebec to Sault Ste. Marie, Ontario.

Fleet crews work in close proximity with armed law enforcement personnel, which means that our personnel are exposed to risks and hazards not experienced in traditional programs. To mitigate risks, Fleet employees assigned to MSET vessels receive additional personal protective equipment, law enforcement familiarization, and police defensive tactics training. The training helps improve employee safety and boosts the on-water effectiveness of MSET through enhanced onboard integration of CCG and law enforcement personnel.

CCG personnel members also support maritime security services by:

- Observing, reporting, and recording maritime security events and organized crime activities;
- Monitoring and patrolling the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway, and vast areas of ocean, including coastal and international waters, deterring threats and illegal activities;
- Patrolling boundary areas and conducting inspections at sea with our partners to ensure compliance with regulations;

- Serving as a command platform and secure communications hub for officers in charge of any marine enforcement activity;
- Conducting routine boarding of vessels from rigid hull inflatable boats carried on board; and
- Providing an operationally ready response capability for maritime security incidents.

2008-2009 Results

Conducted an in-depth tasks and hazards analysis of enforcement operations

Conducted a personnel and infrastructure gap analysis

Worked with RCMP and C&P to improve enforcement procedures and equipment

Organized an operations enforcement conference to share best practices with our law enforcement partners

Fleet Performance

In 2008-2009, vessels sailed 33,761 nautical miles in the performance of MSET duties. Some 80% of the planned days were delivered; the shortfall was due in part to a three-month delay in bringing the *CCGS Isle Rouge* back into service which needed significant repair due to its condition and age. The addition of the *CCGS Isle Rouge* increased our program commitment to four vessels while we await the arrival, beginning in 2011, of the first of four new mid-shore patrol vessels dedicated to maritime security. Table 8 shows the number of days of activities allocated to maritime security in 2008-2009.



Government of Canada Takes Enforcement Action Against the *Farley Mowat*:

In April 2008, the Fleet participated in monitoring and enforcement action against the Sea Shepherd Conservation Society vessel *Farley Mowat* for violations of the *Marine Mammal Regulations*, which are offences under the *Fisheries Act*. The *Farley Mowat* was boarded in the Gulf of St-Lawrence in Canadian fisheries waters as part of a joint enforcement operation conducted by the RCMP, DFO fishery officers, and CCG. The vessel had failed to respond to repeated warnings to exit and remain out of Canadian waters as well as posed a hazard to Canadian sealers.



Farley Mowat

Photo: MA Region

Table 8: Maritime Security Activities, 2008–2009 (# of Operational Days)

Maritime security assistance activities	450.25
Vessel readiness	241.24
Other (e.g. inspection, transit)	49.84
General support activities	27.86
CCG delays	21.22
Client delays	19.87
Preparedness training and exercises	10.82
Total operational days	821.10

4.3 ENVIRONMENTAL RESPONSE SERVICES

CCG is the lead federal agency for all ship-source and mystery pollution spills in waters under Canadian jurisdiction. In addition, Canada may be asked to provide clean-up assistance by other countries according to the International Convention on Oil Pollution Preparedness Response Cooperation. Its objectives are to minimize the environmental, economic, and public safety impacts of marine pollution incidents.

In Canada, south of 60°N latitude, the private sector is responsible for ER, while CCG provides federal monitoring, oversight, and inspection. If CCG deems the private sector response inadequate, it will assume control, coordinate the response, and, if necessary, conduct actual containment and recovery operations. North of 60°N latitude, CCG is the primary responder.



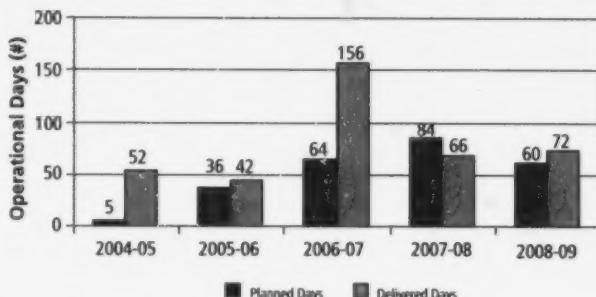
Fleet Performance

Service planned for ER includes days for training and exercising to prepare for an eventual response to incidents or emergencies. Actual days delivered include those for training and exercising plus other days dictated by unplanned events such as oil spills. This year's report includes small craft activities, as they provide a large part of ER support services.

In 2008-2009, while CCG had planned for 60 days of service, 72 days were actually delivered. Of those 72 days, 30 were spent on ER activities and 42 on emergency preparedness. Graph 5 shows the planned versus actual days of service for all ships, including small craft, for the past five years.

In 2008-2009, the Fleet participated in key incidents that included cleanup efforts following the sinking of the Second World War heritage tug *La Lumière* at its dock in Britannia Beach, 45 km north of Vancouver. CCG also partnered with Atlantic Coastal Action Program

Graph 5: Service to Environmental Response, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)



Humber Arm in May 2008 to offer oil-spill prevention and response training to recreational boaters. Recreational boating in North America contributes up to 1 billion litres of hydrocarbon and oil pollution in coastal waters each year.



CCGS Provo Wallis - Medium-Endurance Multi-tasked Vessel

Photo: Department of Fisheries and Oceans



4.4 AIDS TO NAVIGATION AND WATERWAYS SERVICES

The AIDS to Navigation and Waterways Services programs ensure that our shipping channels are safe and viable, and protect the public's right to navigation. The AIDS to Navigation program provides more than 17,000 short-range marine aids, including visual aids (lighthouses and buoys), sound aids (fog horns), radar aids (reflectors and beacons), and long-range marine aids such as the Differential Global Positioning System (GPS). The Waterways Management program sustains navigable channels in the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, reduces marine navigation risks, and supports environmental protection. The program monitors channel bathymetry (water depth) and contributes to the international control of water levels.

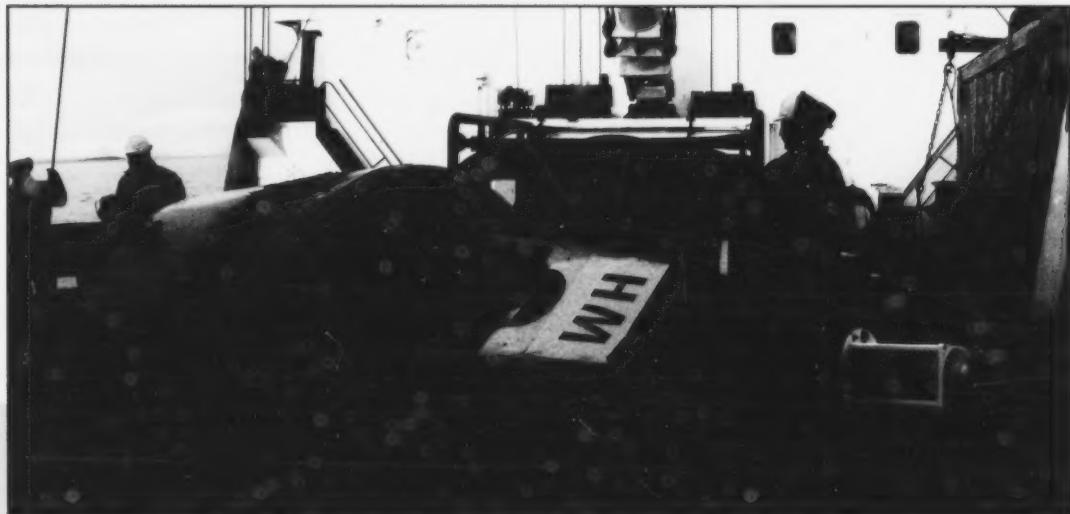
The Fleet supports these programs by placing, lifting, checking, and maintaining an extensive system of floating and fixed aids to navigation, both on water and on shore, and by carrying out surveying operations. A variety of large and small multitasked vessels and helicopters maintain this network. Some aids are required

year-round, while seasonal aids are lifted out of the water for the winter season to prevent ice damage. They are then repositioned at the beginning of the navigational season.

The Fleet must be able to:

- Reach aids in restricted, shallow, and ice-infested waters;
- Serve as a platform for carrying and servicing buoys and related equipment as well as constructing navigational aids; and
- Supply air capability to reach aids not accessible by boat or road, especially in remote areas, particularly in Arctic.

Success is highly dependent on competent maritime professionals. Accurate navigation is key, as placing aids often requires the vessel to manoeuvre close to shoals, rocks, and reefs. For this reason, extensive local knowledge and specific training are required. Marine personnel members also deploy, recover, and maintain aids, verify the position and operation of floating aids, keep records of operations, update data on positions and characteristics of aids as required, and conduct maintenance on fixed and floating aids.



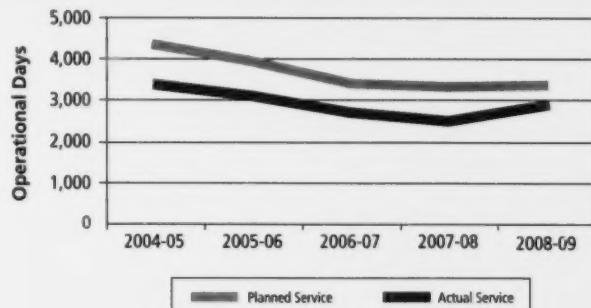
CCGS Ann Harvey, High-Endurance Multi-tasked Vessel/Light Icebreaker doing buoy work
Photo: NL Region



Fleet Performance

The Aids to Navigation program is generally a seasonal based program, with aids installed or exchanged (winter buoys replaced by summer buoys) in the spring and removed or replaced (by winter buoys) in the fall. The Great Lakes are also affected by Seaway locks closure and opening dates. In other regions, aids are serviced almost year round, with duties that include maintaining shore lights, checking the location, mooring, and function of buoys, and supplying lighthouses with fuel. Service delivered to Aids to Navigation has decreased 29% over the last five fiscal years (see Graph 6) mostly due to changing program requirements and advancing technology.

Graph 6: Service Planned versus Delivered to Aids to Navigation, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)



A Link to the Mainland for Sable Island

Sable Island, located approximately 300 km southeast of Halifax, is a unique place. Its windswept beaches and sand dunes provide shelter and sustenance for several migratory bird species, wild horses, and large populations of grey and harbour seals. Discovered in the 16th century, Sable Island has long served as a lifesaving station for sailors shipwrecked in the area, known as the "Graveyard of the Atlantic." The warning flags and beach patrols of that time have been replaced by light stations, GPS, accurate navigation charts, and SAR vessels.

The women and men who live and work on Sable Island not only collect weather data for the benefit of the Meteorological Service of Canada but also support Canada's sovereignty, security, conservation, and heritage preservation activities. CCG facilities on the island include lighthouses, seasonally occupied buildings for researchers, two helicopter landing pads, and a navigation beacon.

CCG plays a vital role in resupply operations: personnel, fresh food, and mail are delivered to the island twice a month by plane or helicopter. Fuel and larger supplies are brought ashore once a year. In 2009, the *CCGS Sir William Alexander* will deliver 90,000 litres of diesel, 2,000 litres of aviation fuel, 500 litres of gasoline and enough supplies to fill the entire foredeck of the ship. The Fleet is proud to help the women and men who live and work on Sable Island fulfill their duties as stewards of this fragile national treasure.



CCGS Sir William Alexander - High-Endurance Multi-tasked Vessel/Light Icebreaker delivering supplies to Sable Island

Photo: Department of Fisheries and Oceans



CCGS Des Groseilliers, Medium Icebreaker

Photo: QC Region

4.5 ICEBREAKING SERVICES

CCG provides icebreaking and related services for flood control and to facilitate the safe and timely movement of maritime traffic through ice-covered and ice-infested Canadian waters, which is crucial to industry and the Canadian economy.

The Fleet provides crews trained to operate specially designed vessels in support of this vital service. Icebreakers escort ships through ice-covered waters, free vessels trapped in ice, allow access to ice-infested harbours, provide ice information, and reduce the risk of flooding by both monitoring and breaking up ice jams. Icebreakers also carry helicopters that conduct ice reconnaissance flights, locate open water, and lead effective icebreaking operations.

Canada has two icebreaking seasons: from December to April in the south, from the Great Lakes to the coasts of Newfoundland and Labrador, including the St. Lawrence Seaway and the Gulf of St. Lawrence; and from June to November in both the western and eastern Arctic. At the beginning of June, after completing their winter season operations, seven icebreakers are deployed from the southern regions to the Arctic for the summer season.



Fleet Performance

The total number of days of service dedicated to icebreaking has decreased slightly in 2008–2009. Graph 7 indicates that the service for Arctic icebreaking increased by 10% since 2005–2006, while the service for icebreaking in the South varies year to year. In 2008–2009, the icebreaking program devoted 60% of service days to route assistance (escorts and channel maintenance), 18% to Arctic issues, 12% for facilities and port maintenance, 9% to flood control, and 1% to ice routing and information.

Graph 7: Service to Southern and Arctic Icebreaking, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)

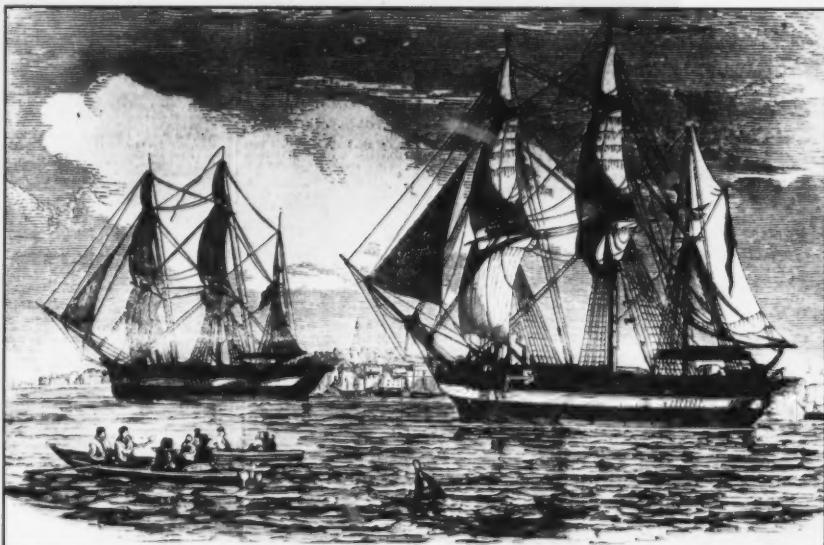


Searching for *Erebus* and *Terror*

In August 2008, the Government of Canada announced that it would embark on the most extensive search yet for the fabled British shipwrecks *Erebus* and *Terror*. These two ships were lost in the Canadian Arctic in the 1840s during the ill-fated Franklin Expedition. Believed to lie in waters off King William Island, the ships were under the command of legendary Arctic explorer Sir John Franklin when they became locked in heavy ice that doomed the entire crew of 129 men.

The icebreaker CCGS *Sir Wilfrid Laurier* has been given the honour of leading this exciting mission. If successful, findings could be used to reinforce Canada's Arctic sovereignty claims, to be presented to the United Nations in 2013.

During the first six-week search of what could be a three-year project, the *Sir Wilfrid Laurier* covered the southern waters of Victoria Strait and the eastern part of the Queen Maud Gulf, including O'Reilly and Kirkwall islands north of the mainland Nunavut coast. As with all good mysteries, the search for clues continues.



HMS "Erebus" and "Terror" leaving for a discovery of North-West Passage

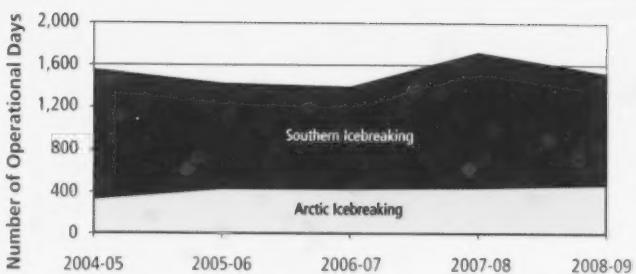
Photo: Super Stock



Fleet Performance

The total number of days of service dedicated to icebreaking has decreased slightly in 2008–2009. Graph 7 indicates that the service for Arctic icebreaking increased by 10% since 2005–2006, while the service for icebreaking in the South varies year to year. In 2008–2009, the icebreaking program devoted 60% of service days to route assistance (escorts and channel maintenance), 18% to Arctic issues, 12% for facilities and port maintenance, 9% to flood control, and 1% to ice routing and information.

Graph 7: Days of service in Southern and Arctic icebreaking, 2004–2005 to 2008–2009
Source: Canadian Coast Guard

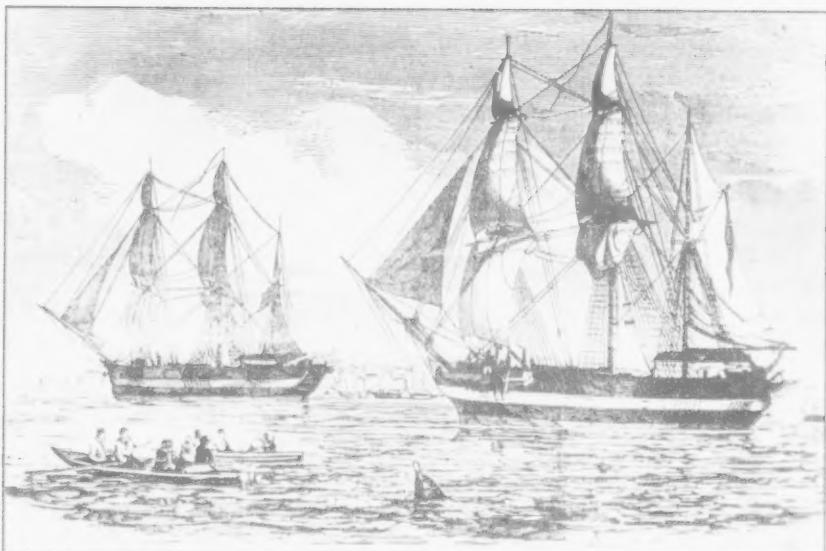


Searching for *Erebus* and *Terror*

In August 2008, the Government of Canada announced that it would embark on the most extensive search yet for the fabled British shipwrecks *Erebus* and *Terror*. These two ships were lost in the Canadian Arctic in the 1840s during the ill-fated Franklin Expedition. Believed to lie in waters off King William Island, the ships were under the command of legendary Arctic explorer Sir John Franklin when they became locked in heavy ice that doomed the entire crew of 129 men.

The icebreaker *CCGS Sir Wilfrid Laurier* has been given the honour of leading this exciting mission. If successful, findings could be used to reinforce Canada's Arctic sovereignty claims, to be presented to the United Nations in 2013.

During the first six-week search of what could be a three-year project, the *Sir Wilfrid Laurier* covered the southern waters of Victoria Strait and the eastern part of the Queen Maud Gulf, including O'Reilly and Kirkwall islands north of the mainland Nunavut coast. As with all good mysteries, the search for clues continues.



HMS "Erebus" and "Terror" leaving for a discovery of North-West Passage

Photo: Super Stock

"Mighty Ship" *CCGS Henry Larsen*

Viewers tuning into the Discovery Channel's "Mighty Ships" in August 2008 got a glimpse of life aboard the icebreaker *CCGS Henry Larsen* on what proved to be a particularly stormy tour. Hurricane-force winds and heavy snowfalls in areas along the northeast coast made for great television, which included footage of a rare avalanche on Fogo Island.

The snow build-up created challenges for the *Henry Larsen*. As the ship broke through thick and rafting ice, it also had to plough through heavy snow that had accumulated in a thick mat on top of the ice. The crew members used the ship's power, propeller wash and bubbler systems, and their in-depth knowledge of the prevailing winds and currents, to disperse the ice and continue on their journey.

The ship demonstrated Canada's pioneering role in icebreaking technology. "Mighty Ships" highlighted the prototype ice hazard radar system being tested on the *Henry Larsen* for its capability to detect smaller ice forms such as growlers and bergy bits in varying sea conditions, as well as for its potential application in SAR. The program also examined the effectiveness of the hull design, the bubbler and heeling systems in icebreaking.

When asked how his film crew felt about its experience, Discovery Channel's Karl Jason said: "From the stormy night we first boarded the *Henry Larsen* to the crisp, sunny day we left the ship at the dock, the film team felt warm hospitality. It came from everyone, from the captain to the cadets. We were immediately impressed and understood the meaning of 'ship-shape.'"



CCGS Henry Larsen, Medium Icebreaker

Photo: NL Region



4.6 MARINE COMMUNICATIONS AND TRAFFIC SERVICES

The MCTS program enables maritime distress and safety communications, conducts vessel screenings, regulates vessel traffic movement, and provides information systems and public correspondence on a 24/7 basis. This service is delivered through a network of 22 centres and supporting communications towers across Canada.

Fleet Performance

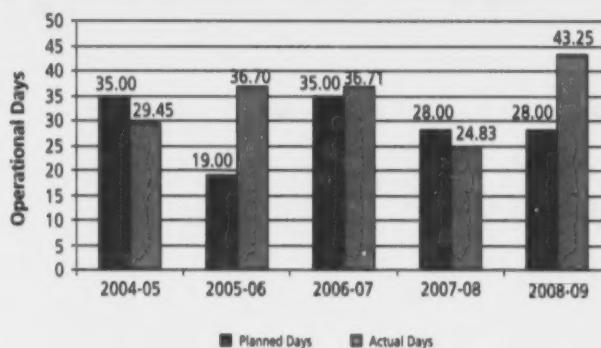
In 2008–2009, MCTS activities were solely conducted in Pacific Region, where ships and helicopters are used to reach areas in the Queen Charlotte Islands and central coastal areas. Pacific Region delivered 22 days of service or 80% of its planned days. Although service to MCTS had not been planned elsewhere in Canada, 21 days were delivered in Quebec Region and Central and Arctic Region, where ships were called upon to maintain coast radio stations. This added an additional 21 days of service and brought our percentage of service delivered compared to days planned to 154%. Graph 8 shows the planned versus actual service to MCTS.



Rigid Hull Inflatable Boat

Photo: C&A Region

Graph 8: Service to MCTS, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)



4.7 DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

4.7.1 At-Sea Science

The Fleet supports the DFO At-Sea Science Program, providing trained crews on board both specialized and multitasked vessels such as research trawlers, fishing vessels, hydrographic survey vessels, oceanographic vessels, and icebreakers. For example, Coast Guard icebreakers, such as the flagship CCGS *Louis S. St-Laurent*, support Canadian and Canadian-led international marine research projects in the Arctic. These tasks are carried out during CCG's regular annual Arctic deployment in support of icebreaking for commercial shipping and northern resupply. The icebreaker CCGS *Amundsen* also worked in the Arctic in support of the ArcticNet science mission led by Université Laval researchers, reverting to its standard icebreaking duties in the estuary and the Gulf of St. Lawrence in the winter months.



The crews support scientists and technicians in a variety of specialized areas such as:

- Fishing for research purposes for a variety of commercial species;
- Conducting surveys on acoustics, hydrography, geophysics, marine species stock assessment, and benthic habitats and organisms;
- Conducting marine mammal and seabird enumeration, identification, tracking, and bioassessment;
- Collecting plankton, larvae, and phytoplankton;
- Collecting water samples for marine chemistry studies;
- Taking bottom sediment samples and coring;
- Collecting data verifying empirical models for water mass structure and circulation as well as currents and tidal propagation and prediction; and
- Conducting remote camera studies of benthic habitats and organisms.

CCG and the Bedford Institute of Oceanography: A Solid Partnership

CCG is in the process of relocating the Maritimes Region's fleet of large vessels to the Bedford Institute of Oceanography (BIO). The movement of CCG ships to BIO, to be completed before the end of fiscal year 2009–2010, marks a significant milestone in the history of Fleet in Maritimes Region and is representative of the successful adaptation that we have made to serve our evolving list of clients.

Canada's largest centre for ocean research, BIO has been at the vanguard of multi-disciplinary ocean science since 1962. Its research helps the federal government make critical decisions on a broad range of ocean issues, including sovereignty, safety, security, environmental protection, and the sustainable use of Canada's natural resources.



CCGS Wilfred Templeman, Offshore Fisheries Science Vessel

Photo: HQ & NCC



Fleet Performance

Graph 9 shows the Fleet's delivery of services to Science to be on target for the third year in a row. In 2008-2009, the Fleet delivered 3,910 days of service to Science, or 99.5% of service planned. Graph 10 demonstrates the distribution of activities between fisheries and oceans science, hydrography, waterways management, habitat management, and environmental science.

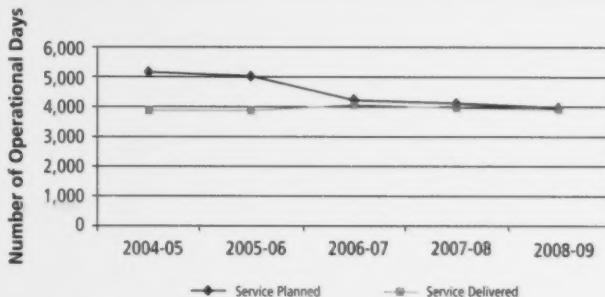
4.7.2 Fisheries and Aquaculture Management

The Fleet supports FAM by carrying out enforcement and surveillance activities in Canadian waters for the C&P Program. The Fleet also provides an enhanced presence at sea in the regulatory areas of the Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO) in order to help stop illegal fishing by foreign fleets in the 282,500 km² of the Grand Banks of Newfoundland and in international waters.

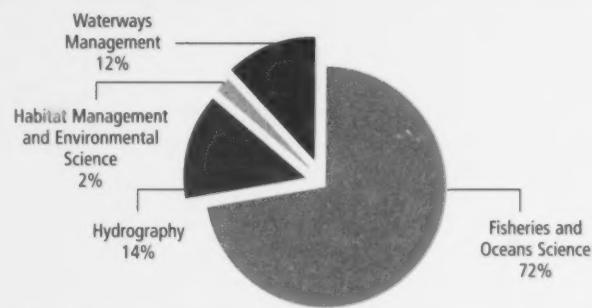
Specialized fisheries patrol vessels, including armed vessels with armed CCG and DFO personnel, are used in the near-shore and offshore areas of Canada. Multitasked vessels with helicopter support are provided as required. CCG maritime professionals support fisheries officers in performing enforcement duties, including:

- Monitoring and patrolling vast areas of coastline, providing a federal presence in Canadian waters, and thereby deterring threats and illegal activities;
- Helping ensure compliance with Canadian laws in Canadian jurisdictions;
- Supporting fisheries interdiction activities;
- Patrolling closed and boundary areas and conducting inspections at sea;
- Serving as a command platform and secure communications hub for C&P enforcement activity;

Graph 9: Service to Science, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)



Graph 10: Service to Science per Activity, 2008-2009 (% of Total Operational Days)



- Conducting general and covert surveillance and monitoring various fisheries;
- Recovering, seizing, storing, and transporting illegal fishing gear; and
- Checking licences, logbooks, catch, and gear, including inspections of fixed and mobile gear types, and disclosure of poaching or other means of illegal fishing.



Fleet Performance

Table 9 indicates the various patrols undertaken in 2008–2009, mostly in Canadian waters and in NAFO regulatory areas. In all, 92% of service planned for FAM was delivered for a total of 4,318 days of service, a 10% increase from 2004–2005 (see Graph 11). Of the total number of days of service, 57% were spent patrolling Canadian waters and 32%

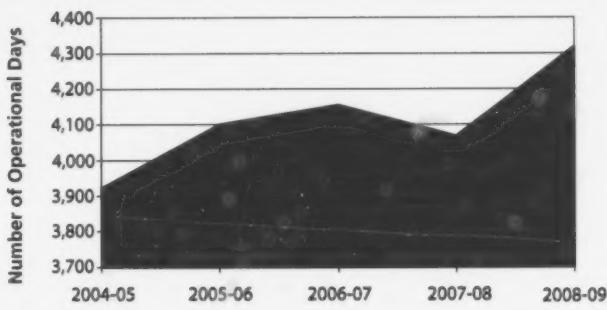
were spent on NAFO patrols. The administrative category includes time taken for the preparation of court actions and testimony. Administrative activities include data compilation, production of enforcement patrol reports, written communications with crown counsel, and court preparation and appearances.

Table 9: FAM Activities, 2008–2009

	Number of Operational Days (#)	Percentage of Total Operational Days (%)
Patrolling in Canadian waters	2478.89	57.4%
NAFO patrols	1407.26	32.6%
Resource management	185.62	4.3%
Other patrolling	190.93	4.4%
Administrative	44.63	1.0%
Patrolling in international waters*	7.89	0.2%
Aboriginal fisheries	2.96	0.1%
Total	4318.18	100.0%

* Patrols off the Pacific and Maritime coasts

Graph 11: Service to FAM, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)



CCGS Leonard J. Cowley - Offshore Patrol Vessel

Photo: Provincial Airlines



4.8 OTHER GOVERNMENT DEPARTMENTS AND AGENCIES

The Fleet is also responsible for on-water operations (vessels, helicopters, expertise, personnel, and infrastructure) on behalf of, or in support of, OGDs for the achievement of their specific maritime priorities. These OGDs include: Natural Sciences and Engineering Research Council, Environment Canada, Natural Resources Canada, DND, Department of Foreign Affairs and International Trade, and TC.

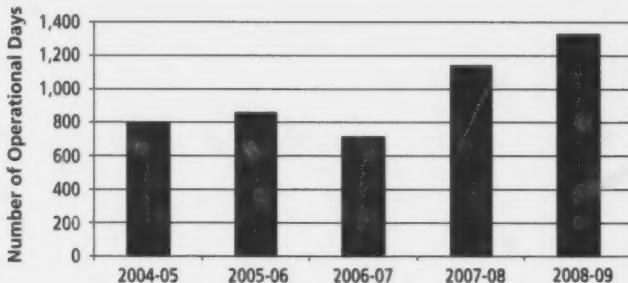
Client requirements, missions, and operational profiles dictate the type of support needed. For example, Environment Canada, the Natural Sciences and Engineering Research Council, and Natural Resources Canada need specifically designed scientific vessels to support their activities.

Fleet Performance

In 2008–2009, 1,356 operational days were used in support of OGDs. Service delivered reached 127% of the planned days. The majority of the increase from 2004–2005 (see Graph 12) stems from the seismic and bathymetric surveys conducted in the Arctic to provide documentation in support of Canada's submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf. More days were delivered than planned as the ice and weather conditions were more favourable than expected and will offset the requirement for more days next summer in the Arctic in support of the United Nations Convention on the Limits of the Continental Shelf (UNCLOS).

The ultimate objective of these surveys is to delineate the outer limits of the sovereign rights of Canada beyond its exclusive economic zone in accordance with the UNCLOS. Fleet icebreakers were also involved in the International Polar Year (IPY) scientific research program focused on the Arctic and Antarctic regions.

Graph 12: Service to OGDs, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)



Operation NANOOK 08

CCG proved to be a major contributor in Operation NANOOK 08, Canada's latest sovereignty exercise in the Arctic. Seventy-five CCG personnel, from *CCGS Pierre Radisson*, ER, MCTS, Iqaluit, and the Central and Arctic ROC, joined hundreds of Canadian Forces Personnel for this DND-led operation in and around Iqaluit, Nunavut.

The exercise provided an excellent opportunity for military and civilian partners to practice working together for the protection and defence of these remote locations. They were able to practice inter-agency communication in the North and turn theoretical knowledge and skills into valuable experience.



Michelle Choquette, the nurse from *CCGS Pierre Radisson*, and Leading Seaman Morgan Lalond, a medic from *HMCS Toronto*, prepare a casualty for evacuation, as part of the mass casualty exercise for Operation Nanook 2008.

Photo: Cpl David Cribb, DND Combat Camera



4.8.1 Arctic Sovereignty

The Coast Guard is playing an expanding role in Canada's Arctic region, delivering a wide variety of maritime services and strengthening Canada's sovereignty in this region through its services capability and presence. During 2008–2009, on-water support to IPY activities and UNCLOS research continued to be a priority.

From late June to mid-November, the Fleet operates seven icebreakers in the Arctic. They are generally the first vessels to arrive in the region and the last to leave. Icebreakers escort commercial ships; breakout harbours; conduct SAR missions; respond to environmental concerns; manage aids to navigation; activate and de-activate communication towers; and support research, maritime security, and Canadian sovereignty efforts. The Fleet's vessels and helicopters are often the only Government of Canada marine presence for thousands of miles. As such, they can be called upon to answer any pressing need in this challenging and often harsh environment.

As the signs of climate change in the Arctic become more apparent, with measurable shrinkage in the multi-year ice cover, shifting ice formations, reduced summer ice, and increased interseasonal variability, demands for CCG services in the Arctic are increasing and becoming more diverse.

United Nations Convention on the Law of the Sea

The UNCLOS was adopted in 1982 and is often referred to as the "Constitution of the Seas." It entered into force in 1994 after

ratification by 60 countries, with Canada signing on in 2003. The UNCLOS recognizes coastal states' sovereign rights to the water column and seabed up to 200 nautical miles from shore and, under special circumstances, to the seabed beyond. This is known as the exclusive economic zone. Any claim to these rights must be supported by scientific data and made within 10 years of ratification.

Using the *CCGS Louis S. St-Laurent* as a primary platform, Canada is conducting seismic and bathymetric surveys in the Arctic to support its claim that Canadian sovereignty should extend well beyond the current 200-nautical-mile limit. Analysis of this field work must be completed by 2012 to meet the November 2013 submission deadline. The consequences of this initiative for Canada are expected to be significant.

The *CCGS Amundsen* Goes Home

October 2008 marked the end of a 15-month continuous Arctic expedition for the icebreaker *CCGS Amundsen*, in support of the IPY's biggest project. The journey took the icebreaker and its scientists and supernumeraries through Hudson Bay, across the Northwest Passage and into the Beaufort Sea, where it spent the winter. The \$40-million mission provided some 200 crew members and scientists with front-row seats in the fastest-changing ecosystem on Earth. Quickly changing ice conditions provided a few close calls for the *Amundsen*. More multi-year Arctic ice is breaking up into ice floes, clogging passages and making for dangerous navigating conditions.



CCGS Amundsen - Medium Icebreaker conducting IPY Science activities in the Arctic

Photo: HQ & NCC





Whether supporting CCG, DFO, or OGDs, or protecting broader Canadian interests, The Fleet's goal is to provide services in a safe, secure, effective, and efficient manner.

While Section 4 examined services by client, Section 5 looks at the Fleet's accountability and overall performance, with measures endorsed by the Fleet Executive Board. This board is the Fleet's management and governance board, consisting of the Headquarters' Fleet Directors and the Regional Directors, Fleet, and is led by the Director General, Fleet.

As new evaluation criteria and factors are required, performance measures will evolve to ensure that the Fleet has meaningful, timely and accurate information on which to base decisions and report to Canadians.

5.1 ACCOUNTABILITY

Accountability to CCG Senior Management

The Fleet is managed through a clear national accountability structure based on the principles of openness, transparency and national consistency. The Fleet Executive Board, a national body led by the Director General, Fleet, is accountable for promoting national consistency and leadership in the management of the Fleet and its personnel in such matters as safety, security, planning, financial management, people management and development, performance and the operation of vessels and helicopters. The Fleet Executive Board meets regularly to make decisions and recommendations regarding consistent operations, policy setting and

planning (strategic, business, capital, financial, and human resources), and to resolve national Fleet issues.

The Regional Directors, Fleet, reporting to their respective regional Assistant Commissioners, who in turn report to the Commissioner, are accountable for the day-to-day operations, program delivery and associated financial management, safety and security, and operational management of the Fleet and its personnel on a regional basis.

2008-2009 Results

Enhanced Fleet Executive Board planning and integration with Fleet Superintendents

Completed all the Fleet commitments contained in the CCG Business Plan, including the delivery of all support to clients within budget

Accountability to Program Clients

The Fleet is accountable to its clients for the ongoing provision of services primarily through the execution and delivery of the Fleet Operations Plan. More generally, accountability for the Fleet's overall management is governed by the Coast Guard's comprehensive three-year Business Plan, which includes accountability for delivery on the priorities of CCG in its efforts to enhance its services, support its people and maximize its efficiency. The CCG Business Plan is available at <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Home>.



CCGS Griffon - High-Endurance Multi-Tasked Vessel/Light Icebreaker on flood control operations

Photo: C&A Region

Accountability to Canadians

Table 10 sets out the outcomes of the Fleet's 2008–2009 commitments in the CCG 2007–2010 Business Plan. The table outlines the priorities identified in the Business Plan as well as the activities conducted throughout the year in support of these

priorities. This information is also reported in the 2008–2009 Business Plan Mid-Year Review and Year-End Reports. These reports are available at: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Publications>.

Table 10: The Fleet's Commitments and Achievements, 2008–2009

Commitment	What was Achieved
CCG Business Plan Priority: Support for Canada's Maritime Security Agenda	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Four vessels on the Great Lakes–St. Lawrence Seaway System are providing the planned interim MSET on-water program delivery. Law enforcement familiarization training was provided during the winter. ▶ The Fleet participated in the successful joint operation NANOOK 08 in the Arctic led by DND.
CCG Business Plan Priority: Fleet Renewal	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Implement mission readiness for the Fleet ▶ Mission readiness was implemented including the establishment of standard operating procedures and readiness response profiles to maximize successful Fleet operations in the event of unplanned events. ▶ Implement improved SLAs with internal non–Coast Guard clients based on new funding and charging models ▶ SLAs based on new funding and charging models have been put in place with DFO Science and FAM. These will be implemented on a “pilot” basis for the next three years and will include the development of a joint performance management framework.
CCG Business Plan Priority: Continued Implementation of Modernization Initiatives	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Assess internal options for increasing the number of marine engineers both on vessels and on shore ▶ Six areas of shortcomings were established and a decision was taken to add 69 positions, in support of fleet maintenance activities. The emphasis was on the addition of marine engineering expertise. The new positions will be added over a three-year period.
CCG Business Plan Priority: Effective Management of Our Workforce and Workplace	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Implement the pilot Seagoing Personnel Career Development Initiative ▶ The project has been successfully implemented and integrated into routine operations. ▶ Launch a network of women who represent SOs and SCs ▶ The network has been established and will continue to evolve. Regional coordinators are in place and engaged.
Legend	
<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> The project or deliverables were completed as planned and/or decision/approval was obtained by April 30, 2008. <input type="checkbox"/> The project or deliverables were not completed as planned due to external factors, or substantial progress has been made but the project or deliverables were not fully completed by April 30, 2008. <input type="checkbox"/> The project or deliverables are substantially incomplete. 	

All ongoing Fleet commitments for fiscal year 2008–2009 are covered in the CCG 2008–2011 Business Plan at <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Home>.



5.2 SAFE AND SECURE DELIVERY

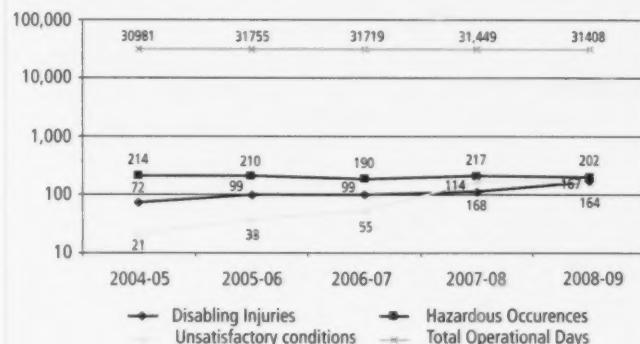
The Fleet operates in a significantly risk-based maritime environment where our vessels, ACVs, helicopters and small boats conduct operations in some of the world's most remote locations under extreme environmental conditions. We remain committed to safety, security and environmental protection in the delivery of quality services to our clients. The safety and security of our seagoing personnel, supernumeraries, support staff and scientists is paramount.

The Fleet manages risk through the SSMS. A total of 25 full-time employees work with seagoing and shore-based Fleet personnel to promote a culture that puts safety and security first on a daily basis. These employees promote a culture of safety and ensure safe and secure delivery of services through a rigorous system of audits conducted on board all Fleet vessels.

In 2008–2009, 127 audits were completed and 37 new ship security officers were certified under the SSMS. Fleet Safety and Security also tracked each reported shipboard incident. Overall, the number of reported incidents continued to increase in 2008–2009. This increase can be attributed to an organizational culture change in which openly reporting incidents is considered an exercise in prevention and an opportunity to share best practices and lessons learned.

In 2007–2008, we reported net increases in unsatisfactory conditions and hazardous occurrences. This was attributed to increased awareness and the integration of the small fleet into the system. This year, the number of unsatisfactory conditions and hazardous occurrences has stabilized, with evidence pointing to a slight downward trend (see Graph 13). This trend can be attributed to employees' being more proactive in dealing with safety issues.

Graph 13: Trend of Reported Incidents, 2004-2005 to 2008-2009



Unfortunately, the number of disabling injuries has continued to rise in 2008–2009. A careful analysis of the statistical data has revealed that the marine workforce is aging (see Table 2 in Section 2.3) and that marine employees' susceptibility to injury is therefore increasing. This increase in disabling injuries has also increased the total number of hazardous occurrences overall for 2008–2009.



CCG MBB-105 helicopter

Photo: Cpl David Cribb, DND Combat Camera

2008–2009 Results

Continued the implementation of the National Respiratory Protection Program, based on the Canadian Standards Association standard, to reduce exposure to contaminants through improved ventilation, enclosure or isolation, or by substituting a less-hazardous process or material, and providing personal protective respiratory gear when needed

Increased the awareness of proper lifting techniques

Continued to work closely with Integrated Technical Services to ensure that Fleet requirements are fulfilled in the CCG Fall Protection Program

In the fall of 2008, an employee survey was developed and distributed to assess the effectiveness of Fleet's SSMS. A preliminary analysis of the 1042 survey responses (31%) that were returned reveals that 77% of respondents believe they work within a "safety culture." The full report is expected to be published in the fall of 2009.

5.3 EFFECTIVE DELIVERY

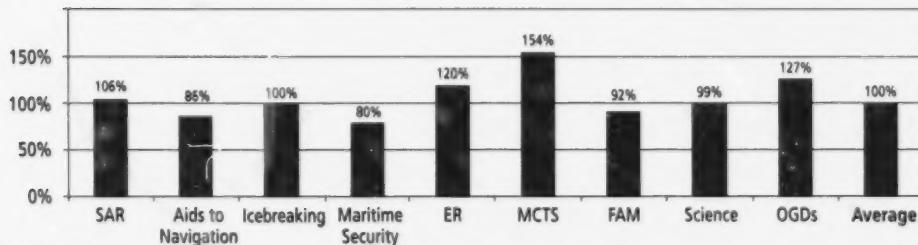
Effectiveness is a concept used to assess the extent to which an organization is meeting its expected results. The Fleet has developed various measures to assess its effectiveness,

including service planned versus service delivered, as well as operational delays.

By comparing the service delivered to what had been planned for 2008–2009, we gain an appreciation of the effectiveness of our service delivery (see Graph 14). Where values exceed 100%, service demands were actually higher than we had anticipated and consequently more operational days were delivered. Where values are below 100%, fewer operational days were delivered than had been planned. The normal tolerance range is plus or minus 10%, given operational, environmental, and program fluidity.

As Graph 14 shows, the Fleet achieved an overall service delivery average of 100% in 2008–2009, although some variability by program is apparent. As in previous years, despite significant planning of our vessel operations, adjustments had to be made throughout the year to accommodate the evolving needs of our clients. When extraneous requests for services are made during the year, the Fleet does its utmost to fulfill them. These figures are as much about clients providing accurate estimates of their need for services (planned days) at the beginning of the year and the fact that many maritime priorities cannot be forecasted, as they are about the actual execution of the Fleet Operations Plan during the year in question (delivered days).

Graph 14: Service Delivered versus Service Planned by Fleet Clients, 2008–2009 (%)

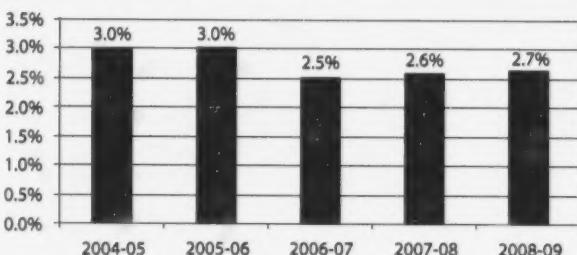




Another means of assessing fleet effectiveness is measuring operational delays. This is based on the time a vessel is available but experiencing delays due to such factors as weather, the need to wait for equipment or personnel, equipment breakdown or for administrative reasons.

In 2008-2009, 834 days, or 2.7% of total vessel activities, were lost due to delays. As Graph 15 shows, this statistic has remained relatively stable over the past five years. Of all the services that the Fleet delivers, delays most often affect the FAM (34.1% of delays) and Science (23.5% of delays) programs; although the reasons for these delays are somewhat interpretative, some are driven by the physical condition of these vessels which are generally older than the rest of the fleet. However, the vast majority of delays were due to weather, difficult ice conditions, or the need to wait for a favourable tide.

Graph 15: Percentage of Service Time Lost Due to Delays, 2004-2005 to 2008-2009 (% of Total Operational Days)



5.4 EFFICIENT DELIVERY

The Fleet uses vessel availability and multitasking as performance measures to gauge its efficiency in delivering services to its clients. A vessel is available when it is ready to be assigned to a mission or client, and it is unavailable when in winterization, lay-up, or in extended planned or unplanned maintenance. Vessels in winterization are essentially



Fast Rescue Craft

Photo: Department of Fisheries and Oceans

unavailable for use by clients due to the seasonal nature of the program. This does not mean that the Fleet is restricting client access to the vessel but rather reflects the inherent nature of operations in a northern climate. Similarly, planned and unplanned maintenance is arranged in consultation with program client needs and also serves to instill confidence in the client that vessels are maintained to the best of CCG's ability, given competing requirements for scarce resources.

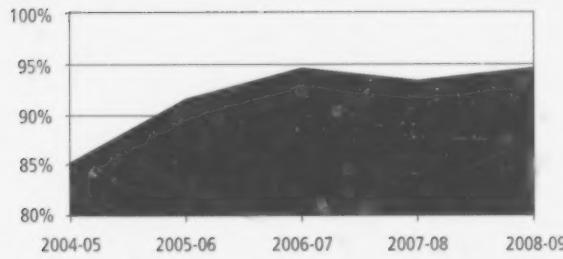
In 2008–2009, the Fleet utilized 95% of its vessel availability to provide client services. This is an increase over the 92% average for the past five years (see Graph 16). The remaining 5% of the time, vessels were mostly in lay-up or winterization, in scheduled maintenance, or undergoing refit. While Graph 16 shows the utilization of operational

vessels, Graph 17 focuses on the amount of time all vessels were not available due to maintenance and refit. For 2008–2009, operational vessels spent a total of 5,689 days undergoing maintenance and refit. This is an increase of approximately 600 days since 2006–2007. This trend is expected to continue due to the advanced age of our vessels and their requirements for extensive maintenance periods. In fact, CCG has dedicated significantly more resources and planned maintenance to its most at-risk vessels and will continue to do so to stabilize current availability levels.

The second relative measure of efficiency is multitasking – when a vessel performs two or more tasks simultaneously. Icebreakers, for example, can provide a number of other services while icebreaking. These include providing SAR coverage, performing observe, report, and record functions, supporting maritime security, and conducting environmental monitoring and response. Simultaneous missions can therefore often be conducted with one vessel, within the constraints of geography, time, availability, and capability.

In 2008–2009, 11.7% of days delivered were multitasked. While the Fleet's ultimate goal for multitasking is 15%, we have had to revise this target due to the continued dedicated assignments of the *CCGS Louis S. St-Laurent* to UNCLOS and of the *CCGS Amundsen* to IPY research. These activities do not allow for multitasking. Table 11 gives a five-year trend of multitasking.

Graph 16: Utilization of Operational Vessels for Client Service, 2004-2005 to 2008-2009 (%)



Graph 17: Vessels Not Available Time Due to Maintenance/Refit, 2004-2005 to 2008-2009 (# of Operational Days)

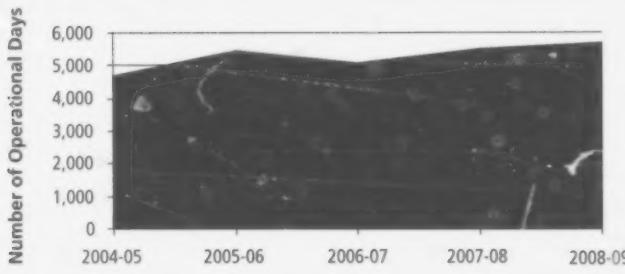


Table 11: Multitasking Trend, 2004-2005 to 2008-2009 (%)

2004-2005	13.3%
2005-2006	13.9%
2006-2007	13.8%
2007-2008	12.3%
2008-2009	11.7%



5.5 FINANCIAL RESOURCES: TRANSITION TO TRANSPARENCY OF COSTS

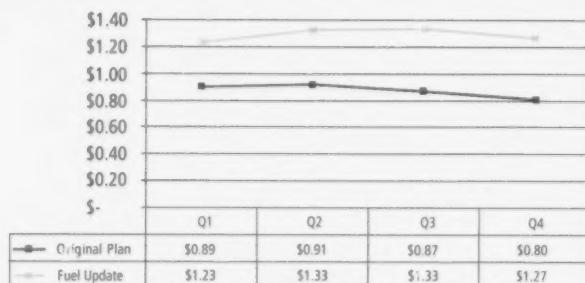
Significant investments in the Coast Guard over the past few years have enabled it to maintain its level of service to Canadians, and recent Government financial assistance has allowed the Fleet to make important asset re-investments. However, in regards to its year-over-year operating funds, the Fleet is becoming less able to respond to the same level as in previous years. As is the case with all organizations operating on a fixed budget, inflation impacts on our ability to meet client expectations, with fluctuating fuel costs as major consideration.

The establishment of the Fleet Operational Readiness Program within the Department's Program Activity Architecture in 2007-2008 has more firmly stabilized the operating finances of the Fleet for 2008-2009. Without this stability and clear understanding of the amount of funds expended for operation, refit, and procurement, CCG would not have been able to present a strong business case to the federal government agencies that the Fleet was running low on funds for purchasing fuel due to unprecedented fuel price increases.

Of all the Operations and Maintenance (O&M) funds expended by the Fleet, fuel is the largest commodity purchased. Also, because of its volatility, fuel price is identified as one of the national financial risks accepted by the Fleet on behalf of all clients. The Fleet carefully monitors the consumption and price of fuel throughout the year to determine whether additional funds are required. Fuel represents a significant financial pressure for all CCG, especially when prices rise quickly, as was experienced during 2008-2009, which was one of the most volatile periods for fuel prices in recent history. Just a \$0.01 increase in fuel per litre prices means a \$630,000.00 increase in the Fleet's fuel bill at the end of the year.

As indicated in Graph 18, throughout 2008-2009, the price of fuel consistently exceeded the budget. This increase represented a \$20-million pressure for the Fleet, and in October, a fuel business case was presented to government central agencies to solicit additional funds from Treasury Board's management reserve. Without this emergency funding, the Fleet would have been forced to suspend some operations to avoid exceeding the budget—a difficult proposition for any service delivery organization.

Graph 18: Average Quarterly Diesel Price per Liter, 2008-2009



CCG Mamilossa, New Air Cushion Vehicle

Photo: Benoit Filion, QC Region

To help manage fuel price volatility, the Fleet has developed the Fuel Management Policy, fuel forecasting tools, and a national fuel budget. These tools are now figuring more prominently in Fleet management planning and decision-making processes. CCG continues to work with Central Agencies to develop a long-term solution to fluctuating fuel prices.

This was the second year that the new Fleet Financial Plan structure was used. This plan and process allow for clarity of the expenditures related to the execution of the Fleet Operations Plan in each region and for each program. Many decisions had to be taken by the Fleet Executive and CCG Management Boards. Difficult choices are made and all were guided by the Fleet Financial Framework principles of openness, transparency, and accountability. The triad of the Fleet Operations Plan, the Fleet Financial Framework, and the resulting Fleet Financial Plan in support of operations, ensures that the Fleet manages and controls its expenditures both ashore and afloat as economically as

possible. The Fleet operates 114 vessels and 22 helicopters throughout the country, including the management and support personnel ashore, with an expenditure of approximately \$280 million per year. Table 12 indicates the Fleet National Budget in 2008–2009.

2008–2009 Results

With the establishment of SLAs with Science and FAM, the National Fleet Costing Model became the official means by which we cost our services to clients

Presented a fuel business case to government agencies for additional funding in support of Fleet vessel operations

Followed through with the Fleet Financial and Operational Plans, on budget and on program, to ensure the most economical and effective operation of the Fleet for 2008–2009 for all clients

Table 12: Fleet National Budget 2008–2009 (\$000)

	Salaries	O&M	Fuel	Sub Total	Minor Capital	Total
Fleet	159,418	28,180	59,945	247,543	398	247,941
Helicopters	-	10,841	-	10,841	-	10,841
Sub Total	159,418	39,021	59,945	258,384	398	258,782
Shore	19,793	5,191	-	24,984	22	25,006
Total	179,211	44,212	59,945	283,368	420	283,788



CCG MBB-105 helicopter

Photo: Cpl David Cribb, DND Combat Camera



6

LOOKING FORWARD



The Canadian Coast Guard has made solid progress in the past year as it secured its reputation as a strong national maritime institution dedicated to its motto of "Safety First, Service Always." With the Fleet at the forefront, CCG has been very effective in delivering its programs and services to Canadians. It has also seen much needed investments—particularly within the Fleet—that will help it do its job better both now and into the future.

The Fleet—and CCG as a whole—anticipates an increase in demand for its services in the coming years. Increases in maritime traffic, recreational boating, fishing, and related commercial activity; the challenges of climate change; and heightened requirements for offshore oil and gas exploration are creating a greater demand for the Fleet's services. Combined with our enhanced role in maritime security and in the Government of Canada's activities in the Arctic, these factors are raising CCG's profile as a steadfast federal presence on Canada's waterways, most noticeably in the North. The Fleet must therefore focus on providing a modern, reliable, and cost-effective mix of vessels, ACVs, and helicopters to respond to increasingly discriminating demands from the Canadian public, federal department and agency clients, and the national and international marine industry.

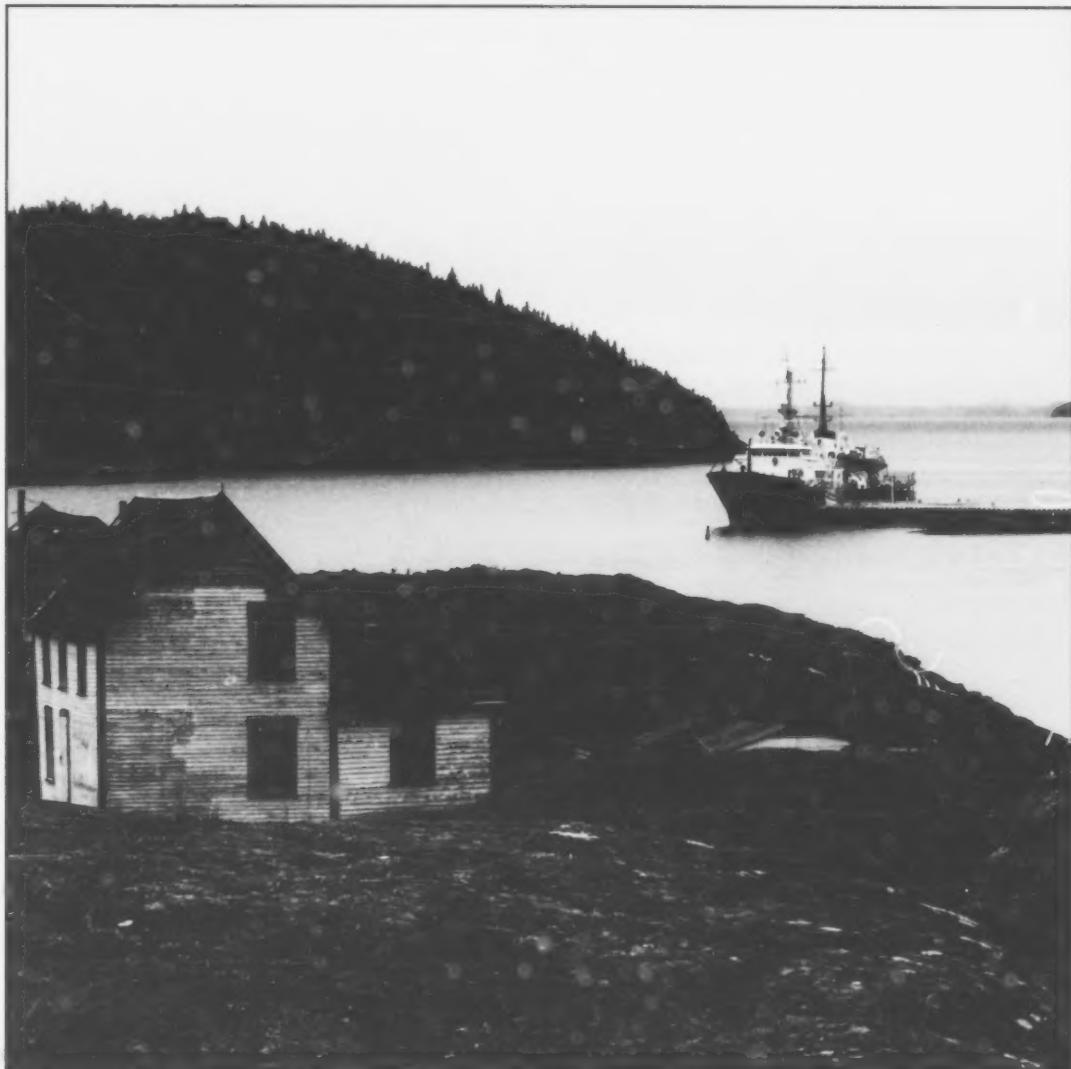
The Fleet will continue to respond to its clients' evolving needs in the professional, efficient, and adaptable manner they have come to expect. This response will require ships, vessels, and helicopters that will be highly adaptable and can multitask as they serve a wide variety of clients. It will also require solid partnerships across the government as well as with public and private institutions. Furthermore, as we work to build our fleet of the future, we must ensure that the women and men who serve their country proudly as Coast Guard employees remain the cornerstone of our operations, are given every opportunity to develop their skills, and thrive as individuals and professionals.

We recognize that our role as Canada's civilian maritime on-water service provider has never been more important, or more demanding. Every day our women and men dedicate themselves to serving our clients and Canadians to the best of their ability.

Should you have comments regarding this publication, please contact any of the persons named in Section 7.

We welcome your suggestions.

Visit us on the Web at: <http://www.ccg-gcc.gc.ca>



Newfoundland Scenery with *CCGS Cape Roger* - Offshore Patrol Vessel

Photo: NL Region





MANAGEMENT CONTACTS



Headquarters Representatives

Gary B. Sidock

Director General, Fleet
613-998-8348

Ron Miller

Director, Operational Support
613-990-0341

Miriam Van Roosmalen

Director, Fleet Operational Business
613-991-4844

Jean Frenette

Director, Fleet Safety and Security
613-993-1932

Steve Peck

Director, Marine Personnel
613-998-6563

Michèle Le Blanc

Director, Fleet Strategic Planning
613-949-9125

David Sitland

Project Director, Polar Icebreaker Project
613-993-1115

Regional Directors, Fleet

Stephen Decker

Regional Director, Fleet
ROC, Newfoundland and Labrador Region
709-772-5202

Anne Miller

Regional Director, Fleet
ROC, Maritimes Region
902-426-6030

Claude Langis

Regional Director, Fleet
ROC, Quebec Region
418-648-7290

Brian LeBlanc

Regional Director, Fleet
ROC, Central and Arctic Region
1-800-265-0237

David Snider

Regional Director, Fleet
ROC, Pacific Region
250-413-2800



Reference List

List of Acronyms

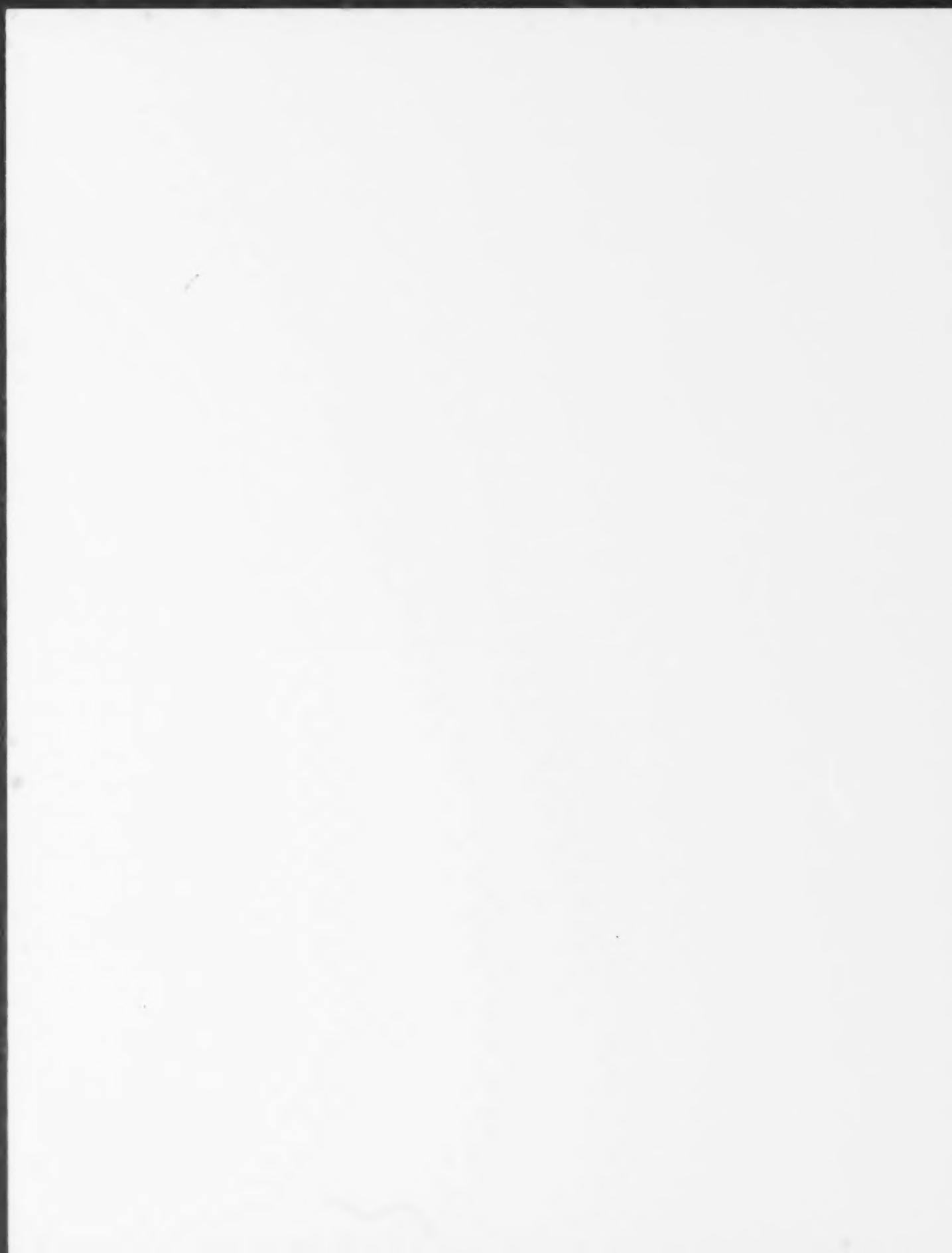
ACV	Air Cushion Vehicle	NACGF	North Atlantic Coast Guard Forum
BIO	Bedford Institute of Oceanography	NCC	National Coordination Center
C&A	Central and Arctic Region	NPCGF	North Pacific Coast Guard Forum
CCG	Canadian Coast Guard	OGD	Other Government Departments and Agencies
CCGS	CCG Ship	O&M	Operations and Management
CMSG	Canadian Merchant Services Guild	PA	Pacific Region
C&P	Conservation and Protection	PSAC	Public Service Alliance of Canada
DFO	Department of Fisheries and Oceans	QC	Quebec Region
DND	Department of National Defence	RCMP	Royal Canadian Mounted Police
ER	Environmental Response	ROC	Regional Operations Centre
FOCOS	Fisheries and Oceans' Coordinated Olympic Support Centre	SAR	Search and Rescue
FAM	Fisheries and Aquaculture Management	SC	Ships' Crews
FTE	Full-Time Equivalent	SLA	Service Level Agreement
GPS	Global Positioning System	SO	Ships' Officers
GT	General Technical	SSMS	Safety and Security Management System
IPY	International Polar Year	STCW	Standard of Training, Certification and Watchkeeping
IRB	Inshore Rescue Boat	TBD	To Be Determined
MA	Maritimes Region	TC	Transport Canada
MCTS	Marine Communications and Traffic Services	UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
MSET	Marine Security Enforcement Team	U.S.	United States
NAFO	Northwest Atlantic Fisheries Organization	VLE	Vessel Life Extension
NL	Newfoundland and Labrador Region		

List of Graphs

Graph 1: Distribution of Fleet Clients 2008–2009, (% of Total of Operational Days)	8
Graph 2: Distribution of Vessels by Region, 2008–2009	10
Graph 3: Service to SAR per Region, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	37
Graph 4: Service per SAR Activity, 2008–2009 (% of Total Operational Days)	37
Graph 5: Service to ER, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	41
Graph 6: Service to Aids to Navigation, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	43
Graph 7: Service to Southern and Arctic Icebreaking, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	45
Graph 8: Service to MCTS, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	47
Graph 9: Service to Science, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	49
Graph 10: Service per Science Activity, 2008–2009 (% of Total Operational Days)	49
Graph 11: Service to FAM, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	50
Graph 12: Service to OGD, 2004–2005 to 2008–2009 (# of Operational Days)	51
Graph 13: Trend of Reported Incidents, 2004–2005 to 2008–2009	57
Graph 14: Service Delivered versus Service Planned by Fleet Clients, 2008–2009 (%)	58
Graph 15: Percentage of Service Time Lost Due to Delays, 2004–2005 to 2008–2009 (% of Total Operational Days)	59
Graph 16: Utilization of Operational Vessels for Client Services, 2004–2005 to 2008–2009 (%)	60
Graph 17: Vessels Not Available Time Due to of Maintenance/Refit, 2008–2009 (# of Operational Days)	60
Graph 18: Average Quarterly Diesel Price per Litre, 2008–2009	61

List of Tables

Table 1: Distribution of Marine Personnel by Employment Type as of March 2009	16
Table 2: Distribution of Marine Personnel by Age Category as of March 2009	21
Table 3: Number of Operational Vessels and Helicopters by Class, 2008–2009	26
Table 4: Age of Vessels, 2008–2009	28
Table 5: Small Vessel Replacement	30
Table 6: Large Vessel Replacement	32
Table 7: Economic Action Plan for CCG	34
Table 8: Maritime Security and Safety Activities, 2008–2009 (# of Operational Days)	40
Table 9: FAM Activities, 2008–2009	50
Table 10: The Fleet's Commitments and Achievements, 2008–2009	56
Table 11: Multitasking Trend, 2004–2005 to 2008–2009 (%)	60
Table 12: Fleet National Budget, 2008–2009 (\$000)	62







Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard



GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
2008-2009
RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE

SIR WILLIAM ALEXANDER



Saluti Primum, Auxilio Semper
Sécurité d'abord, Service constant

Canada

En couverture : Le capitaine Rob Gray et Megan Carter à bord du NGCC *Sir William Alexander*

Le capitaine Rob Gray a pris la mer à l'âge de 17 ans. Il a rejoint la Garde côtière canadienne dans la région des Maritimes en 1979, au poste de matelot de pont à bord de l'ancien *Sir William Alexander*. Il a gravi progressivement les échelons et a exercé la majeure partie des dix dernières années au poste de commandant de bord sur des navires multitâches à grande autonomie. Au cours de sa carrière de commandant de bord, il a navigué de l'Arctique au golfe du Mexique. Il a assuré un certain nombre de fonctions importantes à terre, notamment à titre de coordonnateur de la transition du *NGCC Louis St-Laurent* et du *NGCC Terry Fox* et occupe aujourd'hui le poste de surintendant par intérim, Marine dans la région des Maritimes.

Megan Carter a rejoint la Garde côtière canadienne à titre d'élève officier en 2001. Elle a obtenu son diplôme en 2005 et a servi la majeure partie de sa jeune carrière à bord des navires dont la mission principale est dédiée au programme Science, à savoir le *NGCC Hudson* et le *NGCC Matthew*. En 2007, elle a également assumé les fonctions de capitaine en second à bord du *NGCC Hudson*, à bord duquel elle a navigué en 2008, à l'occasion d'un voyage de découverte dans la baie de Fundy. À l'aide d'un sous-marin robotique, cette mission a recueilli des données sur de nouvelles espèces marines qui vont occuper la communauté scientifique pendant des années. Megan étudie aujourd'hui pour obtenir son brevet de commandant de la Garde côtière canadienne.

Publié par :

La Garde côtière canadienne
Pêches et Océans Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Rapport annuel de la Flotte 2008–2009
À consulter sur le site Internet de la Garde côtière canadienne : <http://www.ccg-gcc.gc.ca>

Also available in English.

MPO/2009-1607
Cat. No. Fs151-11/2009
ISBN 978-1-100-50059-1
Cat. No. Fs151-11/2009E-PDF
ISBN 978-1-100-13224-2

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2009

Imprimé sur du papier recyclé



TABLE DES MATIÈRES

(Période de déclaration : du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2009)

Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne	1
1 Servir les Canadiens et les Canadiens	6
1.1 Nos clients	8
1.2 Nos opérations	10
1.3 Notre environnement	14
2 Notre personnel	16
2.1 Conventions collectives : Améliorer les relations de travail	17
2.2 Recrutement : Revitaliser notre main-d'œuvre	20
2.3 Comprendre notre main-d'œuvre : Gérer la relève	21
2.4 Formation et perfectionnement : Améliorer les compétences	22
2.5 Équité en matière d'emploi : Accroître la diversité	24
3 Nos navires et nos hélicoptères	26
3.1 Une Flotte âgée : en transition	27
3.2 Planification interne des immobilisations à long terme : Remplacement des petits navires	29
3.3 Plan de remplacement des immobilisations externes : Remplacement des grands navires	31
3.4 Le Plan d'action économique du gouvernement du Canada : Bâtir une flotte plus durable	34
4 Notre services	36
4.1 Services de recherche et de sauvetage	37
4.2 Services de sûreté maritime	39
4.3 Services d'intervention environnementale	40
4.4 Services d'aides à la navigation et des voies navigables	42
4.5 Services de déglaçage	44
4.6 Services de communications et de trafic maritimes	47
4.7 Ministère des Pêches et des Océans	47
4.7.1 La recherche en mer	47
4.7.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture	49
4.8 Autres ministères et organismes du gouvernement	51
4.8.1 Souveraineté en Arctique	52
5 Évaluation du rendement	54
5.1 Responsabilisation	54
5.2 Prestation sûre et sécuritaire	57
5.3 Prestation efficace	58
5.4 Prestation efficiente	59
5.5 Ressources financières : Transition vers une plus grande transparence des coûts	61
6 Perspectives d'avenir	64
7 Liste de références	66
Liste des acronymes	67
Liste des graphiques	68
Liste des tableaux	68





NGCC *Pierre Radisson*, brise glace moyen, avec le *NCSM Toronto* lors de l'Opération NANOOK 2008, à Iqaluit au Nunavut.

Photo: Cpl David Cribb, Camera de Combat du MDN



MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

C'est avec une grande fierté que je vous présente à nouveau le Rapport annuel de la Flotte pour la Garde côtière canadienne (GCC). Ce rapport, qui couvre la période du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2009, représente pour nous une troisième occasion d'expliquer aux Canadiens et aux Canadiennes, aux clients, aux employés et aux parties intéressées le rôle, les services et les capacités de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Ce faisant, nous nous efforçons de démontrer dans ce rapport l'utilisation faite des deniers publics, sans hésiter toutefois à examiner les écueils, les écarts et les risques, en vue d'améliorer nos services et nos capacités. Des renseignements plus détaillés relatifs au Plan d'activités et au Plan stratégique des ressources humaines de la GCC sont accessibles à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil>.

Cette année, notre rapport porte sur le changement et la transition. L'année passée s'est révélée très dynamique et captivante pour la GCC et pour la Flotte, en particulier. Nous continuons d'enregistrer des progrès sur divers fronts, dont le renouvellement de la Flotte, les ressources humaines et la gestion.

Nous avons enregistré des progrès notables au chapitre de la construction des navires, avec le premier d'un grand nombre de nouvelles unités, le GCC *Mamilossa*, grand aéroglisseur à la pointe de la technologie, livré à notre région du Québec. D'autres avancées importantes continuent de se manifester au niveau du remplacement des navires dont le financement a déjà été voté dans le cadre des budgets fédéraux antérieurs. En outre, selon le Plan d'action économique du Budget fédéral, la GCC recevra quelque 175 millions de dollars supplémentaires au cours des deux prochaines années, destinés à la Prolongation de la vie utile des navires (PVN), à l'augmentation du nombre d'opérations de radoub et d'entretien, ainsi qu'à la construction de cinq bateaux de recherche et sauvetage (SAR), de trois navires de recherche en milieu riverain et d'un grand nombre de petites embarcations. La GCC finance par ailleurs la construction d'un certain nombre



Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne

de navires plus petits, dont la livraison ne saurait tarder.

En ce qui concerne notre situation financière globale, la stabilisation du financement de la Flotte se poursuit grâce à la mise en œuvre du programme de Préparation opérationnelle de la Flotte et à la signature de nouveaux Accords sur les niveaux de service (ANS) avec les secteurs Sciences et Gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA) du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Ces ententes pilotes signifient que le financement des services de la Flotte assurés aux programmes Sciences et GPA (de l'ordre de 60 millions de dollars par an) constituent désormais une partie intégrante du financement opérationnel de la Flotte, en échange d'un cadre plus clair et plus responsable de prestation de services à ces clients particuliers. La GCC est par



ailleurs arrivée à obtenir, à titre ponctuel, 20 millions de dollars supplémentaires visant à compenser le prix élevé du carburant et à soutenir la prestation opérationnelle continue (la GCC continue de travailler avec le ministère des Finances et le Conseil du Trésor à une solution à long terme). Ces initiatives, associées à un financement renforcé des programmes de prolongation de la vie utile des navires, de radoub et de maintenance, ont permis à la GCC de stabiliser sa Flotte ainsi que ses autres opérations et à améliorer sa planification et ses services, alors que nous préparons l'arrivée des nouveaux navires.

Au cours de l'année écoulée, la GCC s'est aussi penchée de manière attentive et structurée sur un certain nombre de défis concernant les ressources humaines. Dans le cas de la Flotte, de nombreux employés prendront leur retraite au cours des prochaines années, alors qu'en même temps nous aurons besoin de davantage de personnel maritime à bord de nos nouveaux navires. Ce défi, combiné à une pénurie internationale estimée à près de 30 000 marins, signifie que nous allons devoir mettre l'accent sur diverses initiatives visant à attirer et à retenir les professionnels maritimes. Certains de ces projets concernent la finalisation du Plan de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne et l'augmentation des admissions à 64 élèves officiers par année, à compter de septembre 2010, la création d'un programme de certification des équipages de navires, la consolidation de nos ententes avec les écoles nautiques provinciales et la conclusion d'une entente relative aux services essentiels avec l'Union canadienne des employés des transports. La GCC a par ailleurs ciblé le recrutement comme une priorité et, outre la création du Groupe de renouvellement de la main-d'œuvre nationale de la GCC, elle a aussi créé le Programme de recrutement du personnel navigant dans le cadre d'un programme plus élargi de recrutement.

POURQUOI CHANGER?

Alors, pourquoi nous faut-il changer? En clair, une transformation est nécessaire si nous tenons à survivre dans un environnement dans lequel les risques sont courants et les changements constants. En notre qualité de flotte civile du Canada, nous constituons une composante critique de la police d'assurance maritime du pays.

À titre de prestataire essentiel de services en mer, nous mettons en œuvre une capacité marine viable, adaptable et réactive, selon les situations qui se présentent. Si nous demeurons avant-gardistes et adaptables, non seulement nous survivrons, mais nous prospérerons dans cet environnement.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, le rapport de cette année met l'accent sur le changement et sur la transition. Il ne nous est pas réellement possible de traiter du changement sans d'abord comprendre pleinement notre environnement opérationnel courant, ainsi que les risques qu'il comporte et avec lesquels nous vivons et travaillons tous les jours. À cette fin, j'aimerais organiser la discussion autour de trois volets : stratégique et de gestion, opérationnel et personnel.

CHANGEMENT STRATÉGIQUE ET DE GESTION

APPROCHE : AGRESSIVE

Il y a de cela à peine quelques années, la GCC était confrontée à une flotte vieillissante et constamment à court d'argent, parce qu'elle était financée par le biais de divers programmes et autres mécanismes. La planification de la maintenance était déconnectée de la planification opérationnelle, sans aucun plan fiable de renouvellement de la Flotte ou des immobilisations à long terme, et ses systèmes et processus de gestion portaient pour l'essentiel sur les exigences internes plutôt que sur les besoins externes et des clients.

Dynamisée par l'arrivée d'un nouveau Commissaire et d'une équipe de gestionnaires supérieurs, et convaincue du manque de fiabilité croissant de ses actifs, la GCC a pris bonne note des recommandations formulées dans les rapports de la vérificatrice générale et d'auto-examen de la GCC pour s'embarquer dans une campagne agressive de gestion du changement sur les fronts stratégique et de la gestion. En quelques années seulement, la GCC a dressé un Plan complet de renouvellement de la flotte (qui fera l'objet d'une révision cette année afin de pouvoir mieux répondre aux besoins évolutifs et aux attentes des Canadiens); reçu 1,5 milliard de dollars destinés à la construction d'une première vague de nouveaux navires; reçu un financement opérationnel important visant à



stabiliser les opérations et la maintenance; révisé, mis à jour, peaufiné ou simplement mis au rebut un grand nombre de systèmes et de processus de gestion de la Flotte; et, grâce à des ANS avec ses clients, a mis en place une méthode complètement renouvelée de conduite des affaires et de financement des programmes de la Flotte livrés à l'extérieur de la GCC.

La GCC a décidé, tout à fait délibérément, d'aborder ces défis selon un mode très agressif. Compte tenu de l'âge et du manque de fiabilité de la flotte, de l'insuffisance de fonds non seulement incertains, mais également assortis d'approches obsolètes, le risque pour la GCC de ne pas se montrer suffisamment réactive était tout simplement trop grand.

Par souci de précision, néanmoins, de nombreuses difficultés demeurent pour la Flotte. Ses actifs continuent de vieillir, mais nous avons stabilisé le financement de la Flotte et sa fiabilité tout en enregistrant d'importants progrès au niveau de la construction de la première vague de nouveaux navires. En termes de gestion de la Flotte et de systèmes et de pratiques de planification, nous pouvons faire valoir que la GCC jouit désormais d'une position de chef de file dans nombre de ces domaines. La GCC, et la Flotte en particulier, est par ailleurs très bien placée pour bénéficier d'appuis supplémentaires de l'extérieur au cours des années à venir.

Une fois encore, je suis d'avis que ne pas avoir opté pour cette approche agressive aurait été très risqué et aurait perpétué le déclin de la Flotte avec une réduction proportionnelle dans la qualité de nos services aux Canadiens et aux Canadiennes.

CHANGEMENT OPÉRATIONNEL

APPROCHE : CONTRÔLE ET ATTÉNUATION DU RISQUE

La Flotte de la Garde côtière canadienne est exploitée 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 365 jours par an, dans un environnement difficile où le risque est omniprésent. Il y a quelque 10 ans de cela, la GCC se lançait dans l'élaboration de son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité (SGSS) de la Flotte. À notre connaissance, la GCC est la seule flotte gouvernementale du genre dans

le monde, exploitée à la fois selon les normes du *Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et de la prévention de la pollution (Code ISM)* et du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)*. En outre, en réponse aux incidents, à l'évolution des exigences et des technologies, et à une culture opérationnelle d'autoévaluation et d'amélioration, la Flotte continue de mettre en œuvre une vaste panoplie d'initiatives pensées pour aider les « gardes-côtes » (nous nous appelons ainsi) à gérer et à atténuer les risques auxquels ils font face au quotidien, de sorte à nous protéger et à protéger les autres, et à mieux servir les Canadiens.

Voici quelques exemples de ces initiatives : sans doute l'une des meilleures formations du monde pour les pilotes d'embarcations pneumatiques à coque rigide; des modules de formation et des procédures renforcées ainsi que le meilleur matériel disponible visant à soutenir notre rôle évolutif dans la sûreté maritime armée et dans les opérations coercitives de conservation et de protection (C&P) du MPO; des améliorations considérables à la sûreté aérienne; l'établissement d'une structure de Préparation à la mission (et de soutien à la prise de décisions et à l'établissement de rapports); des améliorations au programme de plongée et de sauvetage; des communications sécurisées, le courriel en mer, le contrôle en vol et le suivi des navires; la création de programmes de protection respiratoire et de protection antibruit de premier ordre; l'élaboration continue d'un vaste éventail de protocoles, de pratiques et de procédures de contrôle et d'atténuation du risque, ainsi que l'acquisition continue des meilleurs équipements de protection individuelle qui soient.

Dans un tel contexte de transformation et de risque, le fait de ne pas avoir mis en œuvre ni poursuivi l'élaboration de ces mesures de contrôle du risque, parfois à grands frais et avec des contraintes de temps, aurait pu se traduire par des dangers plus importants encore pour nos gardes-côtes et par une réduction de la qualité de nos services aux Canadiens.



CHANGEMENT INDIVIDUEL

APPROCHE : AUTODÉTERMINÉE, MAIS HARMONISÉE AVEC LES BESOINS ORGANISATIONNELS

Cette composante de la discussion porte clairement sur les gardes-côtes. Par changement individuel j'entends les aspects tant individuels que personnels du travail des employés au sein de la Flotte, tant pour le personnel maritime que pour le personnel à terre. Comme mentionné précédemment, une Flotte croissante alliée à un profil démographique vieillissant signifie que la GCC doit s'engager résolument dans le renouvellement de ses ressources humaines selon une méthode plus structurée et généralisée. Le présent rapport traite de certaines de ces initiatives déjà entamées et d'autres en cours d'élaboration. Toutefois, en plus de ces exigences, la GCC va devoir faire en sorte que la richesse de notre savoir et de notre expérience puisse être transférée à la nouvelle génération.

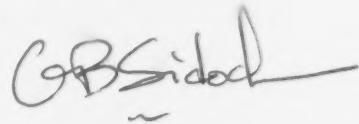
Pour ceux qui approchent le terme de leur carrière, le changement peut se traduire par un certain nombre d'options, parmi lesquelles : accepter l'une des nombreuses affectations disponibles à terre; accepter la responsabilité des fonctions de mentor; diriger ou participer activement aux améliorations en termes de formation; s'engager dans des projets à l'échelle régionale ou nationale; diriger la transformation et l'amélioration des systèmes à bord de nos navires ou dans nos unités opérationnelles; ou être impliqué dans d'autres activités.

Aux gardes-côtes en début de carrière, je ne peux que vivement recommander d'obtenir le niveau le plus élevé de certification maritime ou professionnelle qui soit, d'accepter les affectations enrichies, de suivre toutes les formations proposées, de devenir des protégés, de veiller à ce que votre carrière constitue un assortiment d'affectations en mer et de missions à terre, et de participer à toutes les activités permettant d'améliorer leurs compétences et autres aptitudes, en vue de remplir leur trousse à outils des meilleurs atouts qui feront d'eux des gardes-côtes et des dirigeants de grande valeur.

Mais par-dessus tout, permettez-moi de vous rappeler que chaque garde-côte porte en lui les qualités d'un recruteur.

J'espère que cette troisième édition de notre Rapport annuel de la Flotte se révèlera un compte rendu édifiant de nos activités au cours de l'année écoulée.

Sincèrement,



Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne



Hélicoptère MBB-105 de la GCC et un aérogissoeur.

Photo : P. Dionne, Pêches et Océans

1

SERVIR LES CANADIENNES ET LES CANADIENS



Qu'il s'agisse de soutenir l'industrie vitale de la pêche commerciale canadienne, le transport maritime et de marchandises, le tourisme ou les millions de plaisanciers du pays, la GCC est toujours présente et prête à servir. Ses navires, ses aéroglisseurs, ses hélicoptères et ses petites embarcations aux caractéristiques distinctives sont placés à des points stratégiques de notre vaste nation côtière, et assurent des services à tous les Canadiens. Les femmes et les hommes employés au sein de la GCC sont les gardiens d'une solide tradition maritime et appuient toutes les priorités maritimes du gouvernement fédéral. Les professionnels de la GCC travaillent sans relâche dans toutes les conditions, assurant une présence fédérale implacable qui vise à protéger nos citoyens, nos eaux et les ressources naturelles de notre milieu maritime.

La flotte de navires et d'hélicoptères de la GCC est gérée et exploitée par l'Administration centrale de la Flotte et les directions des Services opérationnels régionaux de tout le pays. La flotte joue un rôle évolutif le long du littoral le plus étendu du monde, du plus vaste réseau d'eau douce et des plus longues voies navigables intérieures, y compris les quelque 3,7 millions de km² qui constituent la Zone économique exclusive canadienne. Elle exploite les seuls navires résistant aux glaces du gouvernement du Canada, susceptibles de naviguer dans les eaux dangereuses de l'Arctique, des côtes de Terre-Neuve et Labrador, du golfe du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nos officiers et équipages en uniforme communiquent aux Canadiens et aux Canadiennes un sentiment immédiat de sécurité et de sûreté lorsqu'ils arrivent sur le lieu d'un incident, dans le cadre de leurs fonctions et responsabilités normales ou lors d'interventions sur une urgence.



NGCC Cap Tourmente, bateau de sauvetage SAR

Photo : P. Dionne, Pêches et Océans



Au cours d'une journée typique, la Garde côtière canadienne :

- sauve huit vies;
- prête main-forte à 55 personnes dans 19 situations de recherche et de sauvetage (SAR);
- traite 1 547 contacts radio maritimes;
- gère 2 325 déplacements de navires de commerce;
- fournit 60 services d'aide à la navigation;
- sonde cinq kilomètres de navigation de fond de chenal maritime.
- intervient sur trois événements de pollution déclarés;
- escorte quatre navires de commerce à travers la glace;
- effectue 12 patrouilles de pêche;
- appuie huit missions scientifiques; et
- appuie trois missions hydrographiques.

Le mandat de la Garde côtière est consenti par la *Loi constitutionnelle de 1867*, qui confère au gouvernement fédéral une autorité exclusive sur la navigation et les navires, les balises et les bouées,

les phares et l'île de Sable. Bien que la Garde côtière existe depuis des décennies sous une forme ou sous une autre, la *Loi sur les océans* (1996) et la *Loi sur la marine marchande* (2001) lui confèrent son mandat particulier. La *Loi sur la marine marchande* confère au ministre des Pêches et des Océans des responsabilités, des pouvoirs et des obligations relatifs aux aides à la navigation, à l'île de Sable, à SAR, à l'intervention environnementale (IE) et aux services de trafic maritime. La *Loi sur les océans* confère au ministre canadien des Pêches et des Océans la responsabilité des services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation d'aides à la navigation, de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, de services de brise-glace et de surveillance des glaces et d'entretien des chenaux. Elle lui confère également la responsabilité dans les secteurs de SAR, d'IE et d'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, par la fourniture de navires, d'hélicoptères et d'autres services.

Prenez la mer avec la Garde côtière canadienne

Pour marquer les célébrations du 400^e anniversaire de la ville de Québec, le Ministère des Pêches et Océans (MPO) a présenté une exposition sur la GCC soulignant sa contribution à l'histoire et au développement de la capitale provinciale. Entre le 21 juin et le 1^{er} septembre 2008, l'exposition *Passages* a attiré plus de 4 000 visiteurs à la base de Québec. Des artefacts, des photographies et des textes illustraient la participation de la GCC à la croissance de la ville et au développement de la navigation le long du fleuve du St-Laurent. Des salles d'exposition à thème et un programme d'interprétation décrivaient par ailleurs les activités courantes de la GCC.

Près d'une centaine de visiteurs ont assisté à une série de conférences gratuites qui leur ont permis de se familiariser avec la GCC. Des experts enthousiastes ont traité de divers sujets dont la vie à bord des navires, les recherches en Arctique, les secrets du St-Laurent, l'IE, la navigation électronique, la gestion du trafic maritime et les opérations de SAR.

Le 400^e anniversaire de la ville de Québec s'est révélé sans aucun doute une occasion inusitée de faire valoir l'importance historique de la GCC et de faire la promotion des possibilités de carrière au sein de cet organisme.



Exposition *Passages*

Photo : J. Beardsell, Pêches et Océans



1.1 NOS CLIENTS

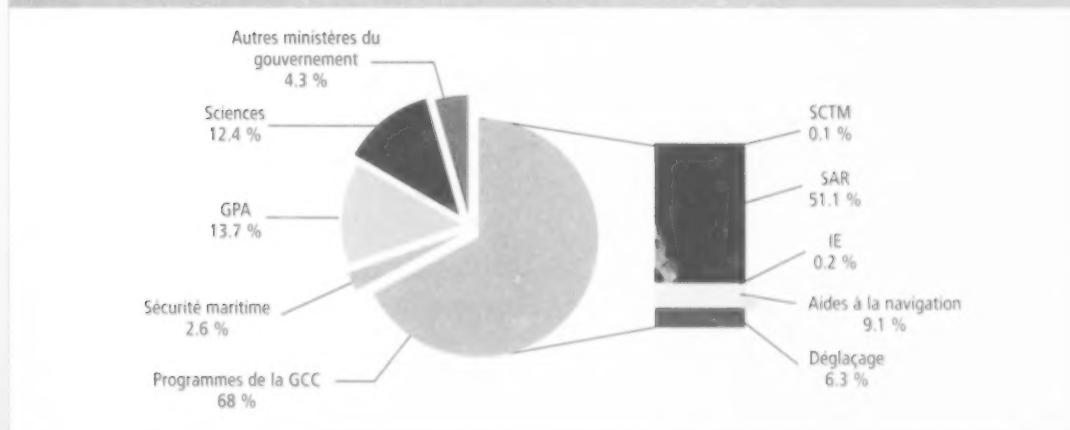
En sa qualité de propriétaire et d'exploitant de la flotte civile du gouvernement du Canada, la Garde côtière sert des clients dans tous les secteurs de l'économie canadienne : le grand public, les transporteurs commerciaux, les exploitants de services de traversier, les pêcheurs, les plaisanciers, les collectivités côtières et les autres ministères et organismes (AM). En sa qualité de prestataire des services en mer de la GCC, la Flotte met à la disposition de ses clients des navires et des professionnels maritimes pour :

- assurer les services de la GCC en mer associés à SAR, à la sûreté maritime, à l'IE, au déglaçage, à la lutte contre les inondations, aux aides à la navigation et aux services de communications et de trafic maritimes;
- intervenir sur les priorités maritimes fédérales et les urgences naturelles ou d'origine humaine en sa qualité d'acteur clé dans diverses activités mandatées en vertu du Plan fédéral d'intervention d'urgence;
- participer à la planification et aux exercices nationaux et internationaux d'IE et de SAR;

- appuyer les activités scientifiques du MPO ainsi que la conservation et la protection des ressources de pêche;
- appuyer les besoins en mer des AM, notamment Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, entre autres;
- appuyer les activités non militaires du ministère de la Défense nationale (MDN), de l'Agence des services frontaliers du Canada, de Sécurité publique et Protection civile Canada, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et de Transports Canada (TC).

Le graphique 1 présente la répartition des clients de la Flotte en 2008-2009. Il indique notamment que 68 % de nos services sont dédiés aux programmes de la GCC, les plus importants étant les prestations de services de SAR. D'autres programmes de cette catégorie concernent les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), l'IE, les Aides à la navigation et les Services de déglaçage. Les 32 % restants de nos services sont dédiés aux programmes Gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA), Sciences, aux AM et au programme de Sûreté maritime.

Graphique 1 : Répartition des clients de la Flotte, 2008-2009
(% du total des jours opérationnels)





Transformer une relation : Mise en œuvre d'Accords sur les niveaux de service

La Flotte gère ses relations avec ses clients au moyen de protocoles d'entente interministériels ou d'accords de niveaux de service (ANS). Cette année, elle s'est consacrée à l'établissement d'ANS définitifs avec les secteurs Sciences et GPA du MPO, portant sur une approche saine et renouvelée de ses relations professionnelles. Ces accords détaillent mieux nos engagements de service envers nos clients et établissent une compréhension commune des responsabilités, du financement, de la gouvernance et de la responsabilisation, des services, des priorités, des risques et des mesures du rendement.

Résultats pour 2008-2009 :

Signature en avril 2009 de deux ANS avec les principaux clients de la Flotte, à savoir les programmes Sciences et GPA du MPO;

Stabilisation d'un montant de 60 millions de dollars par an pour le financement des services de la Flotte.

Ces ANS, en vigueur jusqu'en mars 2012, sont la pierre angulaire du modèle de Préparation opérationnelle de la Flotte. La Préparation opérationnelle veille à ce que la GCC dispose des ressources, de l'appui en matière de prise de décisions et des capacités nécessaires pour répondre aux besoins maritimes et en mer de ses clients, tant aujourd'hui qu'à l'avenir.

Le monde à notre porte : Jeux d'hiver de 2010 à Vancouver

Le Canada se prépare à accueillir le monde entier à Vancouver, Colombie-Britannique, à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver qui se dérouleront en février et mars 2010. Sachant que les Jeux d'hiver de 2010 prévoient des sites d'accueil et de célébration le long du littoral de Vancouver, la Garde côtière, sous la direction de la GRC, participera avec d'autres ministères à la planification de la sûreté et de la sécurité de toutes les personnes qui assisteront à ces événements d'envergure internationale.

La planification des mesures d'urgence a démarré en 2007, de sorte à garantir que la GCC puisse s'adapter à l'évolution des conditions avant et pendant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Un Centre d'opérations maritimes olympiques a été créé dans la région du Pacifique afin de coordonner les efforts. À l'Administration centrale, la GCC et le MPO ont par ailleurs créé le Centre de soutien olympique coordonné de Pêches et Océans (SOCPO). Ce Centre sera le principal représentant auprès du Centre des opérations du gouvernement pour les questions olympiques qui intéressent le MPO. À ce titre, il rédigera des communiqués quotidiens portant sur les opérations entourant les Jeux olympiques et constituera une voie de communication pour l'information et l'aide à la prise de décisions.

Au printemps 2008, la GCC a participé aux manœuvres Silver afin de tester divers scénarios d'intervention en cas de catastrophe naturelle ou de problèmes de sécurité pendant les Jeux d'hiver 2010. Nous participerons également à la manœuvre Gold au cours de l'automne 2009, laquelle combinera les meilleures pratiques et les enseignements tirés des manœuvres précédentes et nous aidera à confirmer les plans d'intervention, contribuant de la sorte à l'état de préparation générale du gouvernement en matière de sûreté et de sécurité à l'occasion de cet événement d'importance.



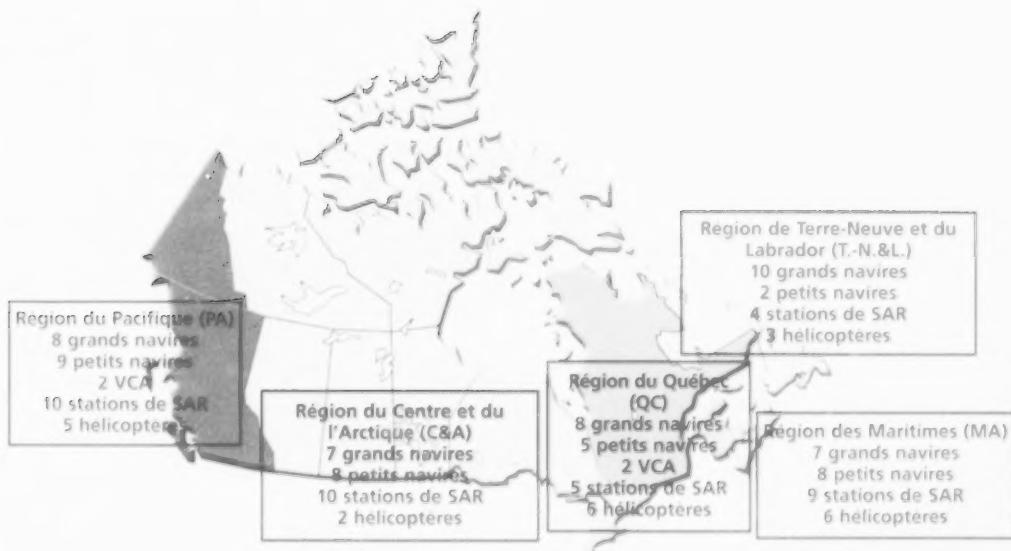
1.2 NOS OPÉRATIONS

En sa qualité de seule flotte civile fédérale du Canada, la Garde côtière canadienne se doit de toujours être prête à entreprendre des missions maritimes au service du peuple et du gouvernement du Canada, souvent dans certaines des conditions climatiques les plus hostiles de la planète. Au cours d'une année donnée, le personnel de la GCC peut être appelé à faire face à de nombreux défis dont, notamment :

- des températures variant de -40°C à +40°C;
- des températures de l'eau variant de -2°C à +30°C;
- des formations de glace variées;
- des coups de vent ou des vents de force ouragan;
- des vagues pouvant parfois dépasser 20 m de hauteur;

des opérations dans des régions isolées ou non cartographiées.

La Flotte satisfait à ses diverses responsabilités, en partie parce qu'elle est un organisme polyvalent, proactif et hautement adaptable. Elle est active dans cinq régions, avec des Centres des opérations régionales (COR) qui attribuent des tâches aux navires en vertu du Plan d'exploitation de la Flotte afin de remplir nos engagements en matière de service et aux obligations définies dans notre mandat. Le Centre de coordination nationale (CCN) de la Garde côtière, situé à l'Administration centrale, à Ottawa, facilite non seulement la coordination nationale, mais constitue aussi un mécanisme qui articule les opérations d'intervention nationale intégrée en cas de besoin. Le graphique 2 présente la répartition des navires par région, en 2008-2009.



1.2 NOS OPÉRATIONS

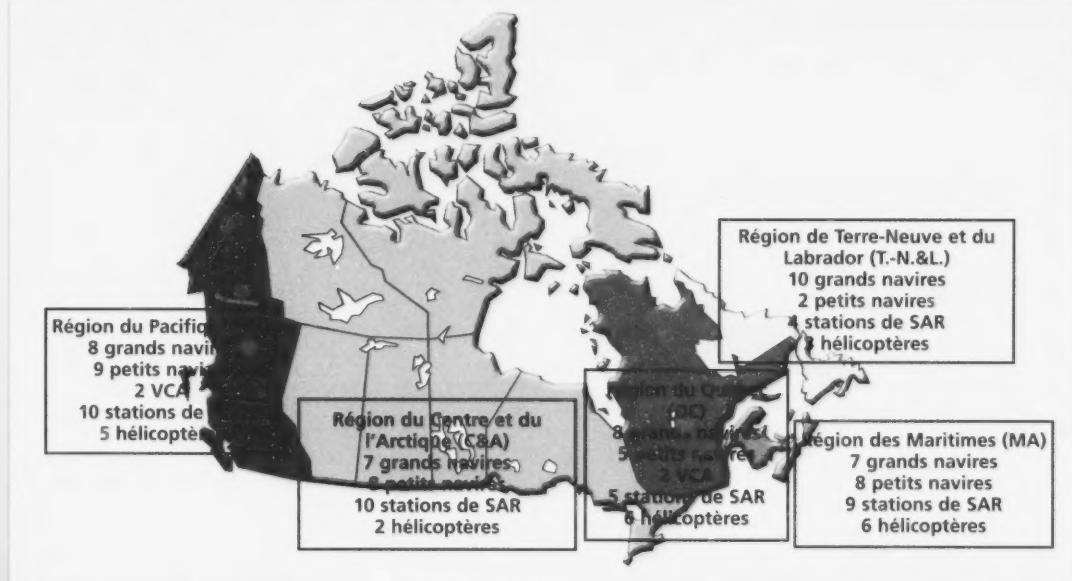
En sa qualité de seule flotte civile fédérale du Canada, la Garde côtière canadienne se doit de toujours être prête à entreprendre des missions maritimes au service du peuple et du gouvernement du Canada, souvent dans certaines des conditions climatiques les plus hostiles de la planète. Au cours d'une année donnée, le personnel de la GCC peut être appelé à faire face à de nombreux défis dont, notamment :

- des températures variant de -40°C à +40°C;
- des températures de l'eau variant de -2°C à +30°C;
- des formations de glace variées;
- des coups de vent ou des vents de force ouragan;
- des vagues pouvant parfois dépasser 20 m de hauteur;

- des opérations dans des régions isolées ou non cartographiées.

La Flotte satisfait à ses diverses responsabilités, en partie parce qu'elle est un organisme polyvalent, proactif et hautement adaptable. Elle est active dans cinq régions, avec des Centres des opérations régionales (COR) qui attribuent des tâches aux navires en vertu du Plan d'exploitation de la Flotte afin de remplir nos engagements en matière de service et aux obligations définies dans notre mandat. Le Centre de coordination nationale (CCN) de la Garde côtière, situé à l'Administration centrale, à Ottawa, facilite non seulement la coordination nationale, mais constitue aussi un mécanisme qui articule les opérations d'intervention nationale intégrée en cas de besoin. Le graphique 2 présente la répartition des navires par région, en 2008-2009.

Graphique 2 : Répartition des navires par région, 2008-2009





NGCC George R. Pearkes - Navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Capitaine Banton, Région de T.-N.L.

De la transformation opérationnelle : à la Préparation à la mission

Les Canadiens et les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement fédéral intervienne rapidement et efficacement en cas de catastrophe naturelle ou d'origine humaine, d'urgence nationale ou de menace à la sécurité ou à l'environnement. Lorsque l'impensable se produit sur l'eau, la Garde côtière est généralement le premier point de contact, et tous s'attendent à une grande réactivité de la Flotte.

La coordination centralisée est cruciale à une intervention rapide de la Flotte, notamment lors d'événements imprévus, pour aider à veiller à la sécurité de notre personnel et de toute personne à risque. Une information immédiate et exacte, des directives claires et des procédures opérationnelles établies, sont autant outils d'appui essentiels à la prise de décisions qui affectent souvent le dénouement de ces situations.



Élaboré au lendemain de nos opérations de secours à la suite de l'ouragan Katrina de 2004–2005, le cadre de Préparation à la mission de la Flotte nous permet d'intervenir de manière plus systématique dans le cadre d'événements imprévus ou de demandes non planifiées pour un appui urgent. Ce cadre comporte des stratégies et des protocoles qui lui permettront d'intervenir sur des changements apparus dans les conditions normales d'exploitation, de nature environnementale (tempêtes, conditions des glaces, inondations, etc.), matérielle (pannes techniques, accidents, etc.) ou humaine (menaces à la sécurité, urgences relatives à la santé publique, maladies, etc.).

Font également partie du cadre de Préparation à la mission, des communiqués quotidiens aux hauts responsables de la GCC et des profils de Préparation à l'intervention, dans le but de planifier à l'avance les activités de la Flotte pour des interventions plus rapides et mieux coordonnées. Ces activités étaient notre préparation à la mission tout en faisant en sorte que soit codifiée la culture de la sûreté et du service, deux des principes fondamentaux de la Flotte.

Résultats pour 2008–2009 :

Nous avons identifié et ordonné par ordre de priorité des événements dont la probabilité et le risque étaient considérés élevés;

Nous avons commencé à dresser des plans de mesures d'intervention préliminaires;

Nous avons incorporé des formations et des exercices de préparation dans notre Plan opérationnel de la Flotte;

Nous avons officialisé un processus d'examen sur quatre ans permettant d'assurer l'amélioration continue.

Bien que nous prenions toutes les précautions possibles pour veiller à la sûreté et à la sécurité de notre personnel, de nos clients et de tous les Canadiens, des incidents peuvent se produire lorsque nous opérons dans des conditions où les risques sont très élevés. Lorsque des incidents se produisent, nous procérons à une analyse approfondie des événements en vue d'améliorer en permanence notre prestation de services.

En janvier 2009, la Garde côtière canadienne publiait son Rapport d'enquête sur la sécurité relativement au rôle qu'elle avait joué lors du chavirement, le 4 novembre 2007, d'un navire de pêche de la Garde côtière canadienne auxiliaire, le *Sea Urchin*, à la suite d'une manœuvre d'entraînement. En outre, à la suite des événements tragiques du 28 mars 2008, lorsque le navire de pêche *L'Acadien II* s'est retourné pendant une opération de remorquage par un brise-glace de la GCC, l'organisme a mis sur pied une équipe spécialisée afin que celle-ci appuie l'enquête et analyse les recommandations formulées dans le cadre des investigations relatives à cet incident. La GCC mettra en œuvre un plan d'action visant à améliorer davantage la sécurité et à réduire le risque dans ses opérations.

Conférence sur l'aide aux opérations d'application de la loi

Bien que la GCC n'ait pas de mandat particulier en matière d'application de la loi, conforme à son mandat prescrit par la loi, elle apporte depuis des années son soutien à ses différents partenaires dans le cadre d'opérations de sécurité nationale et d'application de la loi dans le milieu des pêches et des affaires intérieures. De la même manière que dans tous nos autres secteurs opérationnels, il est essentiel de veiller à ce que les opérations de la GCC soient menées de manière aussi sûre, efficace et efficiente que possible. Cette conférence, qui s'est tenue les 21 et 22 octobre 2008 à Ottawa et qui réunissait la Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada et le personnel de conservation et protection (C&P) de l'Administration centrale et des régions, portait sur les questions qui touchent à la sécurité de nos employés au cours de ces opérations. Elle examinait par ailleurs les enseignements tirés des opérations antérieures, avec l'arrasement du *Farley Mowat* constituant l'incident le plus récent, en vue d'améliorer les politiques et les procédures de la GCC ainsi que ses opérations ultérieures.



NGCC *Pierre Radisson*, un brise-glace moyen, participant à un exercice SAR/IE avec le Danemark, les États-Unis et l'Islande

Photo : Région de T.-N.L.

Changements sur le front international : Au-delà de nos frontières

Le Canada est un pays membre du Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord (FGCPN) et du Forum de la Garde côtière de l'Atlantique Nord (FGCAN). La GCC est le chef de file de la participation du Canada dans ces deux organisations internationales. Comptent parmi les autres participants, la GRC, l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada et la Direction générale de conservation et protection du MPO.

Le FGCPN, qui regroupe également la Russie, la Chine, le Japon, la République de Corée et les États-Unis, a été fondé en 2000 dans un effort

visant la mise en commun de l'information et des pratiques exemplaires, la définition de possibilités d'amélioration de la coopération sur des fronts communs et l'organisation de formations et de manœuvres conjointes. Les groupes de travail se réunissent en vue de travailler sur des secteurs prioritaires mutuels, notamment l'application des règlements sur les pêches, la sûreté maritime et le trafic de stupéfiants.

Le FGCAN, inspiré du FGCPN, a été fondé en 2007 et est composé des organismes de garde côtière de 20 pays, dont tous partagent des intérêts maritimes communs dans l'océan Atlantique Nord.

Résultats pour 2008-2009 :

Organisation, en juillet 2008, de manœuvres fort bien accueillies dans le cadre du FGCPN, simulant un scénario d'aide humanitaire à la suite d'une catastrophe naturelle;

Participation à la réunion des experts du FGCPN qui s'est tenue à Séoul, en République de Corée, en mars 2009, et qui portait sur la gestion opérationnelle et sur l'établissement d'un Centre virtuel d'opérations;

Le NGCC *Pierre Radisson* a pris part à une manœuvre commune de SAR et IE avec le Danemark, les États-Unis et l'Islande, à l'occasion du sommet de septembre 2008 qui se tenait au Groenland;

1.3 NOTRE ENVIRONNEMENT

La Flotte est exploitée au sein d'un environnement dynamique, influencé par divers facteurs économiques, environnementaux et sociaux. Elle a par ailleurs conscience que l'environnement de ses clients évolue constamment. En ce sens, plusieurs éléments, tant internes qu'externes, peuvent

affecter les besoins en services ou les priorités. Il pourra s'agir des reprises économiques qui génèrent une augmentation du trafic maritime, des intérêts accrus dans les habitats marins et dans la protection de cet environnement, ainsi que des avancées technologiques dans le domaine du suivi des navires et des systèmes de positionnement. Les répercussions du changement climatique, notamment la fluctuation des niveaux d'eau, la variabilité accrue des conditions de glaces et l'allongement des saisons de navigation, se traduisent, là aussi, par une demande accrue de nos services. Nous devons par conséquent déterminer le meilleur moyen de répondre à ces besoins et à ces attentes des Canadiens, des marins, des clients et des intervenants, avec les fonds et les ressources dont nous disposons.

Ces facteurs environnementaux, ou moteurs du changement, entraînent des transitions internes dans notre Flotte et dans nos services, notamment :

- Notre rôle accru dans la sûreté maritime signifie qu'il nous faut former et équiper (notamment, élaborer des politiques) le personnel de la Flotte afin que celui-ci exécute efficacement son rôle de soutien opérationnel accru dans les activités de sûreté maritime;



Le NGCC *Isle Rouge*, un patrouilleur semi-hauturier, à Prescott en Ontario.

Photo: Ministère des Pêches et Océans



Le NGCC *Henry Larsen*, un brise-glace moyen, à Kugaaruk au Nunavut

Photo : Région de T-NL.

- La prise de conscience accrue des problèmes environnementaux signifie que nous devons mettre en œuvre des mesures d'efficacité énergétique et nous engager dans la préservation de l'environnement au cours de nos propres opérations;
- Un marché de l'emploi hautement compétitif en quête de marins compétents, qualifiés et certifiés signifie qu'il nous faut accentuer nos efforts de recrutement et de rétention tout nous entourant d'une main-d'œuvre plus représentative culturellement. D'ici 2012, presque 24 % de nos employés maritimes pourront prétendre à la retraite; et
- L'augmentation du trafic maritime dans tous les secteurs (récréatif et commercial) et dans toutes les régions, y compris en Arctique, signifie que nous devons investir davantage dans la fiabilité et la disponibilité des navires afin de répondre, aujourd'hui et demain, à la demande de nos clients et de nos programmes.

Dans une nation maritime comme la nôtre, la GCC doit pouvoir compter sur une flotte de navires et d'hélicoptères efficace, efficiente, adaptable et prête pour la mission. Les initiatives décrites dans ce rapport visent à nous aider à relever ces défis et à continuer d'améliorer notre rendement. Un soutien plus marqué à nos professionnels maritimes, pour les aider à intervenir en toute confiance sur les incidents et autres situations de crise ainsi qu'à assurer des services de qualité supérieure à nos clients, à nos partenaires et à tous les Canadiens, est une priorité de la Flotte.



La Garde côtière tire son avantage compétitif de sa main-d'œuvre professionnelle et dévouée. Les employés de la Flotte, maritimes et à terre, sont d'une importance fondamentale pour la prestation de services de qualité à nos clients. Ils sont par ailleurs la raison pour laquelle les Canadiennes et les Canadiens savent qu'ils peuvent compter sur la Garde côtière lorsqu'ils en ont besoin.

Plus de la moitié (56 %) des 4 554 employés de la GCC travaillent sur des navires à titre d'officiers de navires (SO) et d'équipages de navires (SC) ou d'officiers et d'équipages d'aéroglisseurs (GT). Les 44 % restants travaillent dans le cadre de nos opérations ou de nos activités de soutien à terre. Au quotidien, les employés de nos COR surveillent l'emplacement des navires, affectent ces derniers à

des programmes et à des zones géographiques et se mobilisent avec les clients et la direction afin de garantir une utilisation optimale des ressources. Les autres tâches effectuées par les employés basés à terre concernent la planification, la budgétisation, l'élaboration des politiques, le soutien à la sûreté et la sécurité, la gestion des ressources humaines et de l'information.

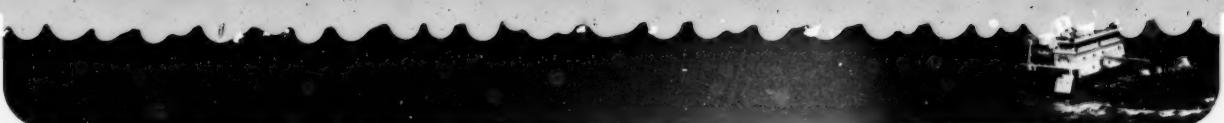
Compte tenu de la nature dynamique des opérations de la Flotte, le nombre total d'employés navigants portés à l'effectif varie au fil de l'année (c.-à-d. : employés saisonniers, en poste déterminé et occasionnels). Le tableau 1 présente un aperçu de la répartition des employés maritimes par région et par classification d'emploi.

Tableau 1 – Répartition des employés maritimes par type d'emploi, en mars 2009

	NL ¹	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
OFFICIERS DE NAVIRES						
Portés à l'effectif (ETP ²)	192	222	104	169	163	850
Portés à l'effectif (durée déterminée)	3	2	6	3	16	30
Total SO portés à l'effectif	195	224	110	172	179	880
ÉQUIPAGES DE NAVIRES						
Portés à l'effectif (ETP)	297	328	141	218	269	1,253
Portés à l'effectif (durée déterminée)	115	88	40	47	106	396
Total SC portés à l'effectif	450	426	168	254	365	1,663
PILOTES D'AÉROGLISSEURS ET NAVIGATEURS						
Portés à l'effectif (ETP)	-	-	-	5	14	19
Portés à l'effectif (durée déterminée)	-	-	-	1	0	1
Total GT portés à l'effectif	-	-	-	6	14	20
Total	645	650	278	432	558	2543

T.-N.L., Région de Terre-Neuve et Labrador, MA, Région des Maritimes, C&A, Région du Centre et de l'Arctique, QC, Région du Québec, PA, Région du Pacifique.

ETP, Équivalent temps plein



Glen James Blumberg, un assistant à l'œuvre dans la salle des machines du *NGCC Griffon*

Photo : Marie-Pier Malboeuf

2.1 CONVENTIONS COLLECTIVES :

AMÉLIORER LES RELATIONS DE TRAVAIL

La Flotte accorde une grande importance au maintien de communications et de relations de travail efficaces avec les agents négociateurs qui représentent ses employés. Sa main-d'œuvre diversifiée est représentée par sept agents négociateurs, dont deux, la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC) et l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC), représentent respectivement nos SO et nos SC par l'entremise de l'Union canadienne des employés des transports.

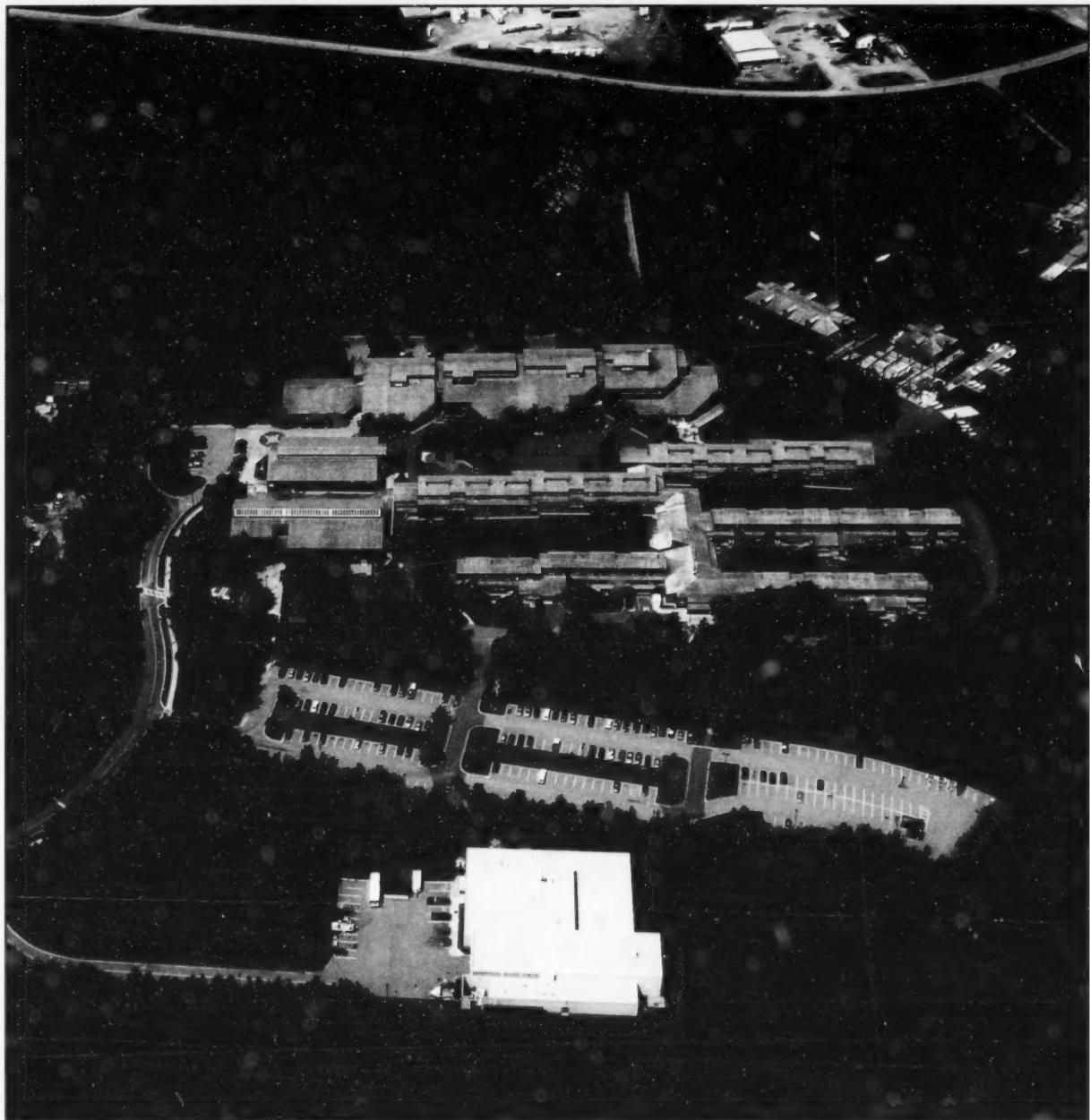
Grâce à des discussions ouvertes avec l'Union canadienne des employés des transports, nous avons négocié une entente reconnaissant la Flotte en sa qualité de service essentiel facilitant notre préparation continue à la mission.

Résultats pour 2008-2009 :

Conclusion de conventions collectives avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et les syndicats (la GMMC et l'AFPC);

Établissement d'un taux de rémunération unique pour les officiers, quel que soit le système de dotation en équipage auquel ils sont affectés, en vue de faciliter le mouvement entre les divers systèmes de dotation, les affectations à terre et la formation.





Une vue aérienne du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Photo : MDN

Le Collège de la Garde côtière : Une expérience unique

Le Collège dispense depuis plus de 40 ans un enseignement unique en son genre et s'est bâti une réputation solide de formation maritime de premier ordre. Plus de 1 000 élèves officiers ont obtenu leur diplôme dans cette institution et ont exercé leur savoir-faire au Canada et dans le monde entier. Plusieurs diplômés deviendront des cadres dans la fonction publique fédérale ou encore des dirigeants dans l'industrie maritime.

Quelles disciplines sont enseignées au Collège?

Les diplômés du Programme de formation des officiers de la Garde côtière canadienne, qui se déroule sur quatre ans, obtiennent une accréditation commerciale, soit en génie maritime ou en navigation maritime, un baccalauréat en technologie des sciences nautiques de l'Université du Cap-Breton et un diplôme du Collège.

Le Collège propose aussi :

- un programme élémentaire de neuf mois en procédures de réglementation du trafic maritime et de communications radio;
- des cours de maintenance maritime et équipement visant à préparer les techniciens électroniques à l'entretien et à la réparation de tous les équipements maritimes utilisés à bord des navires ainsi que sur le matériel technique utilisé à terre pour aider à la navigation;
- des cours d'IE destinés aux employés des ministères et du secteur privé, notamment à ceux qui participent aux interventions sur les déversements d'hydrocarbures;
- des programmes spécialisés en SAR, exclusivement réservés au personnel de la GCC et du MDN affecté à des Centres conjoints de coordination de sauvetage (CCCS), à des Centres secondaires de sauvetage maritime (CSSM) ou à des unités mobiles (unités SAR).

Au-delà d'une simple éducation

Tout en apprenant la maîtrise des systèmes de navigation et des moteurs et systèmes de contrôle des navires, les étudiants acquièrent également certaines valeurs importantes. Le Collège est un établissement en régime d'internat qui inculque aux étudiants un sens de la famille et du travail d'équipe, ce qui les prépare à la vie à bord des navires. En échange de la gratuité de l'éducation, du gîte et du couvert et d'une allocation mensuelle, les diplômés s'engagent à travailler pendant quatre ans à bord des navires de la Garde côtière à titre d'officiers ingénieurs de navigation ou de la marine. À l'issue de cette période, ils sont nombreux à embrasser une carrière à vie au sein de la Garde côtière.

Comment faire votre demande d'admission

Le Collège accepte les demandes d'admission à la formation d'officier de la GCC, de septembre à janvier pour l'année universitaire suivante, laquelle démarre en septembre. Les recrues potentielles peuvent contacter le Collège, soit en appelant le 1-902-567-3208 ou par l'intermédiaire du site Internet à l'adresse suivante : <http://www.cgc.gc.ca>.

2.2 RECRUTEMENT : REVITALISER

NOTRE MAIN-D'ŒUVRE

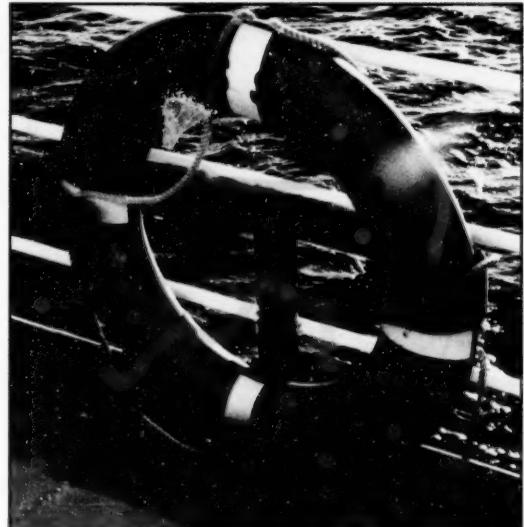
Travailler pour la GCC signifie travailler pour un organisme dynamique axé sur le service aux Canadiens et aux Canadiens. Rares sont les carrières qui présentent une telle variété de possibilités stimulantes, à terre comme en mer, dans presque toutes les régions du pays.

Le Collège de la GCC assure la formation et le perfectionnement du personnel de la GCC depuis 1965. Cette institution bilingue, principale source de recrutement des SO, dispense le Programme de formation des officiers ainsi que des programmes de carrière dans les SCTM et des formations hautement spécialisées en SAR, en IE et en maintenance maritime et de l'équipement électronique.



Leonella Mae Powell, Cuisinière / Steward sur le *NGCC Griffon* préparant le dîner de l'équipage.

Photo : Marie-Pier Malboeuf



NGCC Louis S. St-Laurent - Sécurité d'abord, service constant

Photo : Carolina Bookless

Résultats pour 2008-2009 :

D'après les taux d'attrition projetés et la nécessité d'armer en équipage cinq navires supplémentaires, la Flotte a commencé à planifier le recrutement de 325 SC et de 250 SO d'ici 2012;

Versement d'une contribution de 1 million de dollars au Collège de la GCC afin de l'aider à stabiliser le Programme de formation des officiers;

La nécessité de 69 nouveaux postes navigants et à terre a été déterminée pour répondre aux besoins accrus en activités d'entretien des navires.



2.3 COMPRENDRE NOTRE MAIN-D'ŒUVRE : GÉRER LA RELÈVE

La planification de la relève est un élément important de la planification des ressources humaines. En ce qui concerne la gestion de notre personnel maritime, la planification de la relève est un facteur clé du succès, alors qu'en ce qui a trait à nos SO qui ont besoin d'une certification, il

importe de prévoir nos besoins bien à l'avance. Dans la plupart des cas, la certification consiste en un processus de quatre ans, et le Canada ne dispose pas d'une composante marine marchande suffisamment vaste à partir de laquelle attirer des employés déjà qualifiés. Le tableau 2 présente la répartition du personnel maritime porté à l'effectif par catégorie d'âge.

Tableau 2 : Répartition du personnel maritime par catégorie d'âge, en mars 2009

	NF	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
OFFICIERS DE NAVIRES						
Âge moyen (ETP)	45	48	43	44	46	45
Moins de 45 ans	75	55	53	75	78	336
De 45 à 54 ans	98	121	44	80	71	414
De 55 à 59 ans	16	31	12	15	21	95
60 ans et plus	6	17	1	2	9	35
Total SO portés à l'effectif	195	224	110	172	179	880
ÉQUIPAGES DE NAVIRES						
Âge moyen (ETP)	48	50	46	49	46	48
Moins de 45 ans	216	150	85	92	209	752
De 45 à 54 ans	153	194	64	108	105	624
De 55 à 59 ans	50	59	16	44	38	207
60 ans et plus	31	23	3	10	13	80
Total SC portés à l'effectif	450	426	168	254	365	1663
PILOTES D'AÉROGLISSEURS ET NAVIGATEURS						
Âge moyen (ETP)	-	-	-	41	41	41
Moins de 45 ans	-	-	-	3	7	10
De 45 à 54 ans	-	-	-	3	7	10
De 55 à 59 ans	-	-	-	-	-	-
60 ans et plus	-	-	-	-	-	-
Total GT portés à l'effectif	-	-	-	6	14	20

Ces statistiques indiquent que seulement 38 % des membres de notre groupe SO et 45 % de ceux du groupe SC ont moins de 45 ans. Ce qui réaffirme la nécessité de mettre en place une planification efficace de la relève, en particulier au niveau du personnel breveté. Les pratiques de planification de la relève couvrent l'établissement de profils de compétences des navires (armement en équipage), qui définissent les compétences et les certifications professionnelles exigées, la formation technique et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces fonctions, conformément au Règlement sur l'armement en équipage en vue de la sécurité, établi dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Outre leur fonction réglementaire, ces profils aident les SO et les SC à harmoniser leur parcours professionnel avec les exigences de la gestion de la Flotte en matière de planification de la relève.

Résultats pour 2008-2009 :

Dernière main aux profils des compétences des navires (armement en équipage) pour toutes les unités de la Flotte;

Dernière main à la norme d'armement en équipage associée à l'entretien, aux opérations de radoub ou au désarmement saisonnier par l'équipage;

Mise en place d'affectations rotationnelles pour le personnel régional du Centre national de coordination et pour la gestion de projets à l'Administration centrale;

Établissement de postes régionaux de perfectionnement pour le personnel navigant dans les opérations de routine.



Des Mpenza, un officier des opérations au travail dans le CCN

Photo : Paul Lefebvre

Direction nationale du renouvellement des effectifs

La Direction nationale du renouvellement des effectifs (DNRE) a été créée en février 2009 pour mener des efforts de sensibilisation, de recrutement et d'apprentissage à l'intention des membres de la GCC. Sous la direction du Commissaire, la DNRE consacrera son mandat de deux ans à l'accentuation et à la coordination des efforts de sensibilisation, de recrutement, de transfert des connaissances et de planification de la relève au sein de la GCC. Elle servira aussi de point de ralliement pour des discussions interrégionales et au sein de l'organisme, autour d'idées, de pratiques exemplaires et d'activités qui favoriseront le renouvellement de la main-d'œuvre; elle aidera enfin à l'intégration de la diversité dans tous les aspects des activités de renouvellement des ressources humaines.

Cette Direction nationale mènera des activités de planification de la relève pour cinq groupes à risque de pénurie : SO, SC, opérateurs radio, ingénieurs et officiers électroniciens.

2.4 FORMATION ET PERFECTIONNEMENT :

AMÉLIORER LES COMPÉTENCES

La Garde côtière s'est engagée à assurer l'amélioration, la croissance et le perfectionnement continus de ses employés. La formation et le perfectionnement sont essentiels à la satisfaction de notre mandat évolutif tout en respectant notre culture de la sécurité et du service. Parce que nous investissons dans nos employés pour assurer le maintien d'une main-d'œuvre qualifiée et professionnelle, nos services sont livrés selon les normes de rigueur auxquelles s'attendent les Canadiens et les Canadiens.

Alors que les employés doivent s'approprier leur avancement professionnel et s'engager envers une amélioration continue de notre service, il existe une responsabilité commune aux employés et à la direction, qui vise à évaluer les compétences actuelles et les besoins de perfectionnement ultérieurs afin de garantir une pleine préparation opérationnelle et à la mission. La Garde côtière



Le *NGCC Martha L. Black*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger, affecté au programme d'aides à la navigation sur le fleuve St-Laurent.

Photo : N. Letendre, Région de QC

canadienne consent déjà des investissements importants dans la formation technique exigée pour le personnel maritime et dans les cours de la fonction publique et de perfectionnement des compétences obligatoires, afin de faire en sorte que ses employés justifient des qualifications nécessaires pour remplir le mandat de l'organisme.

Afin d'atténuer les risques associés aux départs à la retraite anticipés et à un marché de la main-d'œuvre de plus en plus compétitif, la GCC continuera de mettre l'accent sur un recrutement accru par le biais du Programme de formation des officiers au Collège de la GCC, tout en soutenant la formation technique continue et les initiatives d'apprentissage et d'avancement de carrière. Ces initiatives nous aideront à bâtir et à maintenir un bassin de professionnels qualifiés, bien formés et compétents.

À l'heure actuelle, la GCC offre de nombreuses possibilités de formation et le Collège encadre des programmes nationaux d'enseignement élémentaire. Le cadre national d'apprentissage et de

2008-2009 Results

Plans d'apprentissage achevés pour 95 % des employés à terre et pour 81 % des employés navigants;

Consultations avec les employés et les agents négociateurs relativement au cadre national d'apprentissage et de perfectionnement, suivies d'une proposition de plan d'action.

perfectionnement nous permettra de mettre en place des normes nationales d'enseignement cohérentes, d'optimiser l'utilisation des ressources communes en termes de formation nationale et de tirer parti des meilleures pratiques à travers le pays. Le cadre national aidera la Garde côtière canadienne à se transformer en un organisme d'apprentissage et confortera le Collège dans son rôle d'institution d'enseignement spécialisé et continu.

Programme de bateaux de sauvetage côtiers : un emploi d'été qui n'a rien d'ordinaire

Vous voulez passer un été passionnant à patrouiller les voies navigables du Canada et à participer à des missions de recherche et de sauvetage? Alors, la Garde côtière canadienne pourrait avoir un emploi pour vous. La GCC recrute et forme chaque été, des étudiants canadiens au niveau postsecondaire dans le domaine des opérations SAR, par le biais de son programme Bateaux de sauvetage côtiers (BSC). Les candidats sélectionnés sont formés par le personnel régional, avant de se voir affectés à des postes de membres d'équipage dans l'une des 24 stations BSC installées dans cinq régions du Canada :

- Terre-Neuve-et-Labrador : baie Notre Dame, baie de la Conception, baie de Bonavista
- Maritimes : Shédiac, Charlottetown, Pictou, Saint John, Mahone Bay, Halifax
- Québec : Valleyfield, Oka, Beaconsfield, Longueuil, Sorel, Trois-Rivières
- Centre et Arctique : Britt sur l'île Gereaux, Honey Harbour, Port Lambton, Long Point, Hill Island, Thames River
- Pacifique : Nootka Island, Telegraph Cove, Cortes Island

Travailler en mer au cours de l'été, à titre de membre d'équipage BSC, peut se révéler difficile, mais tout aussi gratifiant. Ce poste s'accompagne de responsabilités sérieuses, sachant que les opérations SAR peuvent intervenir à tout moment de la journée ou de la nuit, dans toutes les conditions climatiques possibles et imaginables, et potentiellement dangereuses. Chaque station est équipée d'une embarcation rapide de sauvetage de six à huit mètres, capable d'atteindre des vitesses de plus de 24 noeuds. Les équipages des BSC interviennent et prêtent assistance aux marins en détresse, sur réception d'attributions de tâches qui leur sont communiquées par un Centre conjoint de coordination de sauvetage ou un Centre secondaire de sauvetage maritime. Ils informent par ailleurs le public sur tout ce qui a trait à la sécurité maritime.

Le programme BSC est ouvert aux étudiants inscrits à un programme postsecondaire à plein temps dans les établissements agréés et qui retournent à des études à plein temps au cours de l'année universitaire suivante. Pour de plus amples informations sur les modalités d'inscription, rendez-vous à l'adresse suivante : <http://jobs-emplois.gc.ca/fSWEP-PFETE/index-fra.htm>.

2.5 ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI : ACCROÎTRE LA DIVERSITÉ

La Garde côtière est déterminée à devenir un organisme plus représentatif de la diversité canadienne. Nous déployons continuellement nos efforts en vue de créer un lieu de travail respectueux et accueillant pour des individus aussi diversifiés que la population que nous servons. La mise en œuvre des initiatives d'équité en matière d'emploi ne se contente pas d'atteindre des objectifs; elle fait appel au bon sens pour créer des possibilités attrayantes en matière d'emploi pour les meilleurs talents présents sur le marché du travail.

Résultats pour 2008-2009 :

Appui aux gestionnaires pour l'amélioration de la participation des membres des communautés autochtones, des personnes handicapées, des minorités visibles et des femmes au sein de la main-d'œuvre;

Lancement du réseau Femmes opérationnelles en vue de mieux comprendre les défis auxquels les femmes doivent faire face dans le cadre de leur carrière maritime;

Expansion de la participation au programme *Partenaires du programme d'intégration au milieu de travail* dans les villes de Vancouver, de Winnipeg et de St John's.

Une carrière pour tous, au sein de la GCC...

La Garde côtière offre :

- Des emplois variés à bord des navires ou à terre;
- La possibilité de travailler dans toutes les régions du Canada;
- Divers calendriers et horaires de travail – de 28 jours de travail suivis de 28 jours de congé, à l'horaire plus familier de 9 heures à 17 heures;
- Un effectif de plus en plus diversifié qui s'efforce continuellement d'attirer davantage de femmes, de membres des populations autochtones, de personnes handicapées et de minorités visibles;
- Sa propre institution de formation bilingue, le Collège de la GCC, qui assume le rôle fondamental d'aide au perfectionnement de professionnels maritimes hautement qualifiés de sorte que ceux-ci répondent aux exigences des programmes et des services;
- Des salaires compétitifs;
- D'excellents avantages en matière de régimes de pension, de santé et dentaire;
- Des possibilités d'avancement et de développement professionnel;
- Stabilité de l'emploi;
- **Une satisfaction des employés incomparable.**



Capitaine Norm Thomas et Shannon Vollema devant le *Sir Wilfrid Laurier*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger.

Photo : Région du PA

3

NOS NAVIRES ET NOS HÉLICOPTÈRES



La Flotte est responsable de la mise à la disposition de nos clients de navires et d'aéronefs adaptés et rentables, pour les aider dans l'exercice de leurs responsabilités conformément à leur mandat opérationnel, aux engagements de leur plan d'activités et au financement dont ils bénéficient. Au nombre des actifs de la Flotte il faut compter des navires dont la taille varie –des grands brise-glaces aux petites embarcations de sauvetage et aux véhicules à coussin d'air, en passant par les hélicoptères.

En 2008–2009, la Flotte exploitait 114 navires et 22 hélicoptères (voir Tableau 3 pour la répartition par catégorie). Nombre de ces actifs sont équipés « multitâche » en vue d'assurer l'exécution de deux opérations simultanées ou plus, ce qui leur permet de servir plus efficacement plusieurs clients au cours d'une même mission. D'autres actifs sont dotés des capacités spécialisées nécessaires à la satisfaction d'un client ou d'un programme particulier, notamment les patrouilles et les arraisonnements armés de GPA pour l'application des règlements sur la pêche.

Réflexions autour d'un nom

La politique de la GCC relative à l'attribution d'un nom à ses navires s'articule autour d'une approche nationale cohérente et logique. Nos nouveaux navires sont baptisés en fonction de critères établis qui mettent en avant la souveraineté, la culture, la géographie et l'histoire du Canada. Les noms sélectionnés doivent également mettre en valeur les navires et le travail qu'ils effectuent en honorant les personnes et les endroits qui ont marqué une région et la nation.

Tableau 3 : Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par type, 2008–2009

Type de navire et d'hélicoptère	Nombre
Brise-glace polaire	0
Brise-glace lourd	2
Brise-glace moyen	4
Navire multitâche à grande autonomie – brise-glace léger	7
Navire multitâche à autonomie moyenne	5
Patrouilleur hauturier	4
Patrouilleur semi-hauturier	7
Navire hauturier de science océanographique	2
Navire hauturier de science halieutique	4
Aéroglissoir	4
Navire spécial d'aide à la navigation	4
Bateau de sauvetage SAR	38
Navire hydrographique	5
Navire de levé et de sondage de chenal	2
Navire de recherche sur les pêches près des côtes	6
Navire spécialisé	20
Nombre total de navires	114
Nombre total d'hélicoptères	22

3.1 UNE FLOTTE ÂGÉE : EN TRANSITION

La GCC est fière de sa flotte adaptable et capable d'assurer une variété de services de manière sûre, sécuritaire, efficace et efficiente. Alors que nous poursuivons notre transformation vers l'établissement d'une flotte plus adaptable et prête à la mission, la GCC a élaboré un Plan de renouvellement de la Flotte qui traite des priorités urgentes en matière d'investissements, attribuables à la faiblesse chronique des taux de réinvestissement. Le plan tient compte de l'évolution des priorités du gouvernement et des demandes en matière de services et permet une certaine souplesse

dans la réponse aux besoins des clients, dans un environnement complexe et changeant. Le Plan de renouvellement de la Flotte, une fois approuvé, permettra de faire en sorte que la GCC se dote de la capacité en navires nécessaire pour assurer des services en mer fiables et rentables, à tous les Canadiens, et pour de nombreuses années. Compte tenu de l'ampleur de l'investissement nécessaire, la Flotte doit faire appel à un financement extérieur à l'enveloppe de la GCC, les ressources financières internes n'étant pas suffisantes pour concrétiser les objectifs. Le tableau 4 présente l'âge des navires par taille, en 2008-2009.

Déploiement du *NGCC Cap Percé* à Kegaska, sur la Basse-Côte-Nord du Québec

Le 19 janvier 2009, la ministre des Pêches et Océans, Gail Shea, annonçait que Kegaska, sur la Basse-Côte-Nord du Québec, accueillerait une nouvelle station de bateaux de sauvetage et le *NGCC Cap Percé*, un navire à la pointe de la technologie.

Cette ressource supplémentaire sur les rives de la Basse-Côte-Nord du Québec permettra à la GCC de poursuivre la consolidation de sa couverture SAR dans ce secteur critique du golfe du Saint-Laurent, caractérisé par des activités commerciales et de pêche intenses et par un trafic important de plaisanciers et de transports maritimes.



NGCC Cap Percé, bateau de sauvetage SAR

Photo : Région des MA

Tableau 4 : Âge des navires, 2008–2009

Navires	Nombre	Navires de plus de 25 ans	Navires de 15 à 24 ans	Navires de moins de 14 ans
FLOTTE DE GRANDS NAVIRES				
Grands navires (plus de 88 m)	6	5	1	0
Durée de vie théorique – 30 ans				
Navires moyens (48 à 87 m)	28	13	15	0
Durée de vie théorique – 30 ans				
Navires plus petits (33 à 47 m)	6	5	1	0
Durée de vie théorique – 15 à 20 ans				
TOTAL – Flotte de grands navires	40	23	17	0
FLOTTE DE PETITS NAVIRES				
Petits navires et véhicules à coussin d'air (VCA) (jusqu'à 33 m)	36	15	14	7
Durée de vie théorique – 15 à 20 ans				
Bateaux de sauvetage SAR (14 m)	38	0	2	36
Duree de vie théorique – 15 ans				
TOTAL – Flotte de petits navires	74	15	16	43
TOTAL DE LA FLOTTE	114	38	33	43

Ouverture de la Station Shippagan de la GCC, base du *NGCC Cap Breton*

Le 9 juillet 2008, nous avons ouvert la nouvelle Station Shippagan de la GCC au Nouveau-Brunswick, et le bateau de sauvetage *NGCC Cap Breton* qui lui a été affecté est fin prêt à la mission. Ces ressources maritimes SAR importantes permettront aux équipages de mieux assister localement les navires de plaisance, les navires de pêche, le trafic commercial et les touristes maritimes. La station Shippagan est l'une des neuf stations de la Région des Maritimes qui sera utilisée pour les activités d'aide à la logistique, aux équipages, à la maintenance et à l'installation du *NGCC Cap Breton*.



NGCC Cap Breton, bateau de sauvetage SAR
Photo : Région des MA

**3.2 PLANIFICATION INTERNE DES
IMMOBILISATIONS À LONG TERME :
REMPLACEMENT DES PETITS NAVIRES**

Le Plan d'investissement à long terme de la Flotte (PILT) est le seul moyen de financement interne nous permettant d'investir dans les navires, les aéroglisseurs, les hélicoptères de la GCC, ainsi que dans les autres actifs immobilisés gérés par la Flotte. Ce plan fait l'objet d'une mise à jour tous les ans qui vise à assurer sa pertinence et à allouer des fonds sur un échéancier de 5 ans, en fonction de facteurs tels que l'état des actifs et les conclusions des inspections réglementaires. La Flotte optimise l'utilisation de ces fonds d'immobilisations minimums annuels (à l'heure actuelle, 91,5 millions de dollars par an) qui sont destinés à remplacer les navires plus petits et à rafraîcher les plus grands, sachant que plus de la moitié sont entrés dans la deuxième moitié de leur durée de vie théorique. Au cours de l'exercice 2008-2009, la Flotte a été en mesure de remplacer un ancien véhicule à coussin d'air, le *GCC Wabanaki*, par un nouveau, le *GCC Mamilossa* grâce à ses propres fonds d'immobilisations internes.

En outre, les fonds d'immobilisations internes du Plan d'immobilisations à long terme seront utilisés pour le radoub des navires plus importants, ainsi que pour la construction de navires plus petits, comme indiqué dans le tableau 5.

Nouveau GCC Mamilossa pour la région du Québec

Le vendredi 6 mars 2009, à Bécancour, la GCC a accueilli un nouveau véhicule à coussin d'air dans sa flotte, le *GCC Mamilossa*. En abénakis, *mamilossa* signifie « qui marche de la berge jusqu'au lac ». En abénakis, *mamilossa* signifie « qui marche de la berge jusqu'au lac ».

Équipé d'une grue extra-forte qui lui permet de charger et de décharger les lourdes bouées, le *Mamilossa* a été conçu pour répondre aux besoins opérationnels de la GCC dans un environnement extrêmement polyvalent. Ce véhicule amphibie jouera un rôle essentiel au niveau des opérations de recherche et sauvetage et dans la lutte contre les inondations, en brisant la glace en amont et sur les berges du fleuve Saint-Laurent, dans des zones que les brise-glaces classiques ne peuvent pas atteindre.

Le VCA transportera par ailleurs des véhicules sur roues et chargera directement sur le pont avec une rampe d'étrave, ce qui le rendra particulièrement efficace pour les IE.



GCC Mamilossa, nouvel aéroglisseur.

Photo : Benoît Fillion, Région de QC

Tableau 5 – Remplacement des petits navires

Description	Quantité	Taille	Lieu	Date de livraison prévue
Navire de recherche sur la pêche près des côtes	2	18 m	ON et NB	2011
Navire spécialisé	2	18 m	BC et PE	2012

L'enveloppe totale de financement des immobilisations demeure toutefois en deçà de ce qui est nécessaire pour assurer l'exploitation continue de ses actifs vieillissants. Trois stratégies essentielles ont été employées par la Garde côtière canadienne afin d'atténuer ce taux de réinvestissement inférieur à la moyenne.

La première stratégie a été mise en œuvre en 2007, lorsque la GCC a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor pour l'établissement d'un programme de radoub séparé pour ses navires et hélicoptères en vertu d'une affectation de fonds importante. La combinaison des budgets de radoub et d'immobilisations a fait en sorte que le processus décisionnel pour la maintenance et le radoub de la Flotte soit intégré et permette une supervision, une transparence et une cohérence accrues du financement devant être utilisé dans le cadre exclusif du radoub et de la maintenance. Dans un deuxième temps, nous avons intégré la planification des opérations de radoub dans le processus

de planification des opérations de la Flotte. Cette étape a amélioré l'exécution prévue des opérations de radoub dans l'activité de programme concernant les navires et a permis de réserver un peu de temps dans la Planification des opérations de la Flotte à la maintenance et au radoub. Troisièmement, le gouvernement a pris à sa charge le financement de la prolongation de la vie des navires (PVN), ce qui a libéré les fonds internes de la GCC pour les dépenses nécessaires à la maintenance cruciale et à la construction de petits navires.

Ces trois stratégies essentielles se sont traduites par une utilisation plus efficace des ressources financières. Le Plan d'immobilisations à long terme, les récents investissements du gouvernement et la mise en œuvre progressive du Plan de renouvellement de la Flotte sur 30 ans, permettent à la GCC de maintenir les actifs de la Flotte dans un meilleur état de fonctionnement qu'au cours des années précédentes et facilitent le remplacement plus que nécessaire des actifs vieillissants.



NGCC Calanus II - Navire côtier de recherche sur la pêche

Photo : Provincial Airlines

Résultats pour 2008-2009 :

Livraison du véhicule à coussin d'air, GCC *Mamiloosa*;

Établissement d'un processus de planification renforcé qui facilite l'intégration d'une planification opérationnelle, technique et d'immobilisations majeures afin d'assurer une meilleure harmonisation avec le cycle de planification des opérations;

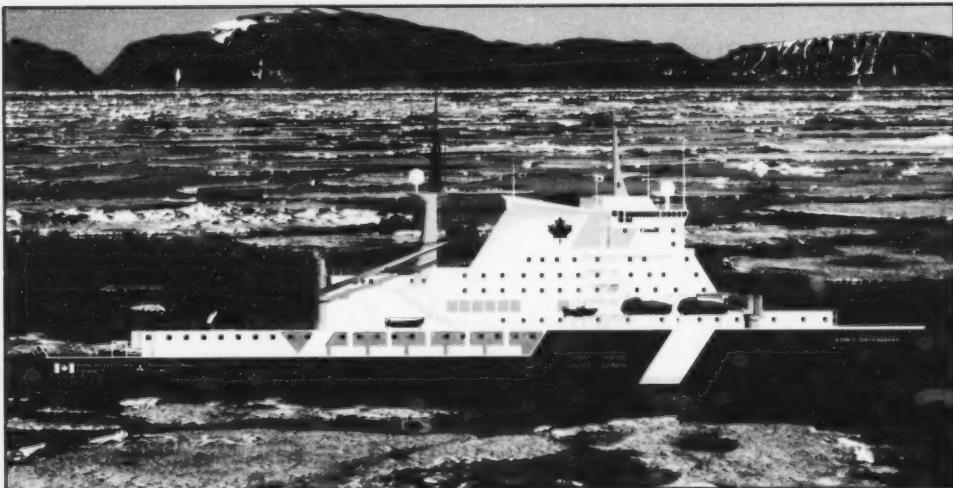
Intégration du financement de la PVN dans le Plan de renouvellement de la Flotte.



Le NGCC John G. Diefenbaker – Une présence rassurante en Arctique

Le 27 août 2008, le premier ministre Stephen Harper annonçait que le nouveau symbole de la souveraineté du Canada en Arctique – un nouveau brise-glace polaire – serait baptisé du nom du premier ministre pionnier, John George Diefenbaker, l'un des champions nationaux au chapitre du développement et de la protection du Nord canadien. Ce navire remplacera le brise-glace le plus puissant de la GCC, le *NGCC Louis S. St-Laurent*. Son entrée en service est prévue en 2017, pour un coût de construction de 720 millions de dollars.

Ce brise-glace polaire, le premier du genre pour la Flotte, mesurera environ 140 mètres de long et sera capable de mener des opérations de longue durée dans l'archipel arctique; il brisera la glace pour les navires commerciaux et fournira une plate-forme stable pour la recherche scientifique en Extrême Arctique. Ce nouveau navire sera en opération dans le nord pour des périodes prolongées (plus de neuf mois par année) et dans des conditions de glaces très difficiles. Il sera notamment capable de briser en continu des glaces épaisses de 2,5 mètres et transportera un équipage d'environ 60 femmes et hommes, avec des aménagements pour 50 personnes supplémentaires. Le brise-glace polaire sera multitâche, capable de transporter des cargaisons importantes et d'accueillir deux hélicoptères.



Concept du nouveau brise-glace polaire, le *NGCC John G. Diefenbaker*.

Photo : CCN

3.3 PLAN DE REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS EXTERNES : REPLACEMENT DES GRANDS NAVIRES

Conscient des difficultés de la GCC relatives au financement de ses immobilisations et au vieillissement de sa flotte de navires et d'hélicoptères, le gouvernement du Canada a approuvé la première partie du Plan de renouvellement de la Flotte qui autorise la construction d'un certain nombre de grands navires destinés à servir des programmes

essentiels. Le montant total de l'initiative de recapitalisation s'élève aujourd'hui à 1,4 milliard de dollars pour la construction :

- de neuf patrouilleurs semi-hauturiers;
- de trois navires hauturiers de recherche sur les pêches;
- d'un navire hauturier de recherche océanographique;
- d'un brise-glace polaire.

Le tableau 6 décrit les nouvelles constructions associées au Plan de renouvellement de la Flotte :



Tableau 6 – Remplacement des grands navires

Description	Quantité	Taille	Lieu	Date de livraison prévue
Patrouilleurs semi-hauturiers	9	43 m	Nationalement	2011 – 2013
Navire hauturier de science sur les pêches	3	67 m	MA, NL, PA	2013 – 2016
Navire hauturier de science halieutique	1	90 m	MA	2016
Brise-glace polaire	1	140 m	À déterminer	2017

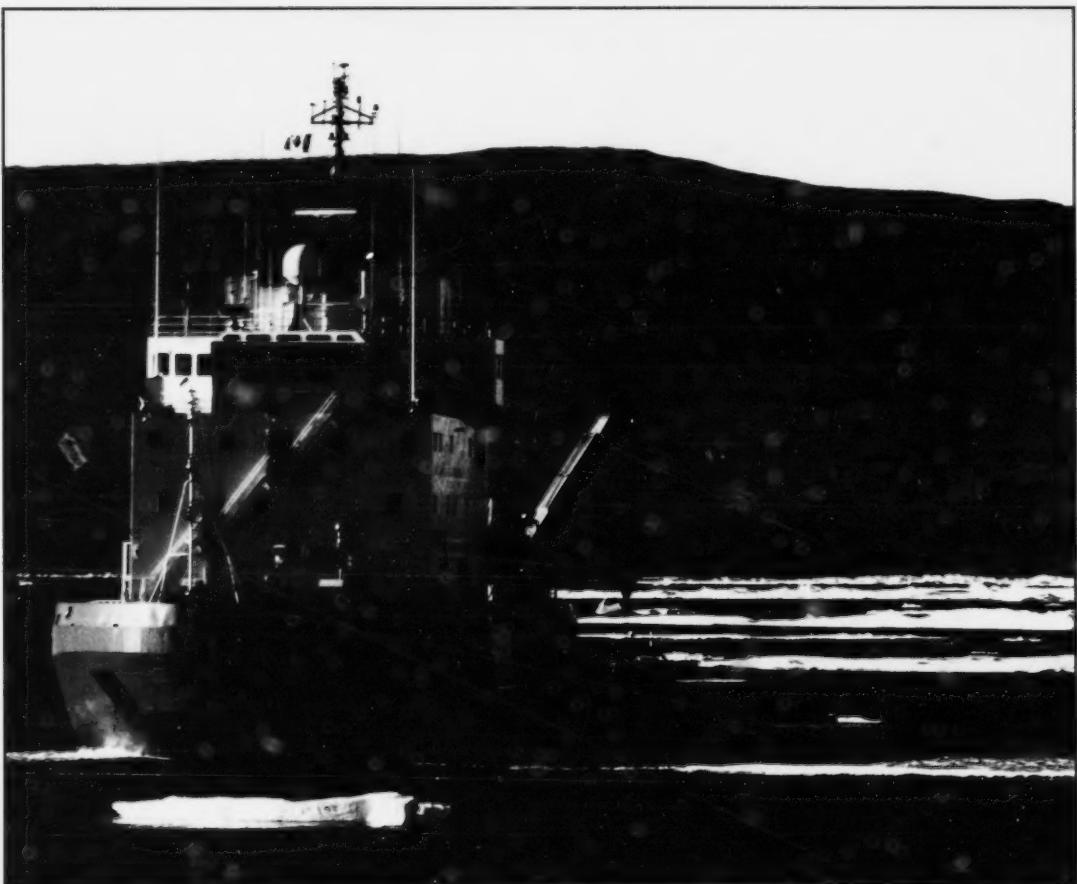
Pendant la construction de ces navires de remplacement, la GCC demeure confrontée à des défis importants liés à l'âge avancé de nombre de ses navires en opération, en particulier ceux pour lesquels la possibilité d'un financement pour la construction de navires de remplacement n'a pas encore été étudiée. Nos brise-glaces, par exemple, dont la construction remonte à des décennies, atteindront sous peu la fin de leur vie utile. Le maintien de ces navires coûte cher en raison des contraintes d'entretien et de réparations fréquentes qui les rendent indisponibles pour le service, ce qui réduit d'autant la capacité globale de la Flotte.

En outre, les réglementations maritimes sont devenues plus rigoureuses dans les domaines suivants : traitement des eaux usées, gestion de l'amiante et prévention de la pollution. TC procède régulièrement à l'examen du rendement des navires, sanctionnés par une certification selon des critères très stricts de sûreté et de sécurité par rapport au matériel. Parfois, ces inspections obligatoires se traduisent par des réparations et des retards dans les programmes, alors que les navires sont immobilisés à des fins d'entretien.



NGCC Teleost, un navire côtier de recherche sur la pêche.

Photo : Région de T.-N.-L.



NGCC Terry Fox, un brise-glace lourd.

Photo : Région des MA



3.4 LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DU GOUVERNEMENT DU CANADA :

BÂTIR UNE FLOTTE PLUS DURABLE

Le 27 janvier 2009, le gouvernement du Canada a publié son Budget 2009 intitulé « Le Plan d'action économique du Canada ». Ce budget fédéral prévoyait 175 millions de dollars de financement de relance pour la GCC, devant être attribué sur une période de deux ans à partir de l'exercice financier 2009–2010. Ce financement supplémentaire permettra la mise en œuvre de projets que la Garde côtière ne pouvait pas se permettre au préalable et favorisera la viabilité de la Flotte tout en profitant directement aux économies locales. Cette mesure porte le montant

prévu depuis 2005 dans les budgets fédéraux pour la construction et l'entretien des navires de la Garde côtière à 1,7 milliard de dollars.

Les fonds alloués à la GCC dans le budget fédéral de janvier 2009 sont destinés à la PVN de cinq navires essentiels, au financement bienvenu du radoub des navires plus grands et à l'achat de 98 nouveaux petits navires-garde-côte, bateaux de sauvetage, barges et petites embarcations (voir tableau 7). L'achat de ces nouveaux petits navires et autres petites embarcations permettra à la GCC de continuer d'assurer, entre autres, des services SAR, d'IE et d'aides à la navigation.

Tableau 7 : Plan d'action économique pour la GCC

Project	Description	Quantité	Taille	Lieu
PVN	<i>NGCC Bartlett</i>	1	64 m	PA
	<i>NGCC Tracy</i>	1	55 m	QC
	<i>NGCC Limnos</i>	1	45 m	C&A
	<i>NGCC Cape Roger</i>	1	63 m	NL
	<i>NGCC Tanu</i>	1	55 m	PA
Radoub	Navires visés	35	Diverses	Toutes les régions
Acquisition	Navires de recherche sur la pêche près des côtes	3	18 à 24 m	MA et QC
	Bateaux de sauvetage de SAR	5	14 m	PA, C&A, QC, MA
	Barges IE	30	Diverses	National
	Petites embarcations	60	Diverses	National

Allier le rendement environnemental à la prolongation de la vie et au radoub des navires

Chaque activité de prolongation de la vie des navires ou de radoub présente la possibilité d'augmenter le rendement en carburant d'un navire, d'améliorer notre respect des nouvelles exigences environnementales légales ou d'apporter des changements susceptibles d'améliorer le rendement environnemental de nos navires. Nous remplaçons, par exemple, le halon – une substance qui appauvrit la couche d'ozone – par des systèmes d'extinction des incendies plus écologiques à bord des navires.

L'âge et l'état du moteur principal d'un navire peuvent rendre le remplacement complet d'un moteur et d'un générateur plus rentable qu'un radoub mineur. Les nouveaux moteurs dotés de technologies modernes, de systèmes de contrôle et de gestion du carburant, sont plus économiques en carburant et moins polluants. Même lorsque les moteurs ne sont pas remplacés, un radoub important des machines d'origine, combinée à un nouveau revêtement propre de la coque, peut réduire considérablement la consommation de carburant.

La gestion des eaux-vannes (eaux d'égout et eaux usées), le contrôle des eaux de ballast et les stratégies de réduction du bruit constituent autant de possibilités d'améliorer le rendement environnemental de nos navires.



Le NGCC *Cape Roger*, un patrouilleur hauturier, démontre les effets des intempéries durant les opérations prolongées en haute mer.

Photo : Région de T.-N.L.



4

NOS SERVICES



*L*es sous-sections qui suivent détaillent les services fournis à chaque client en termes de jours de services prévus et réellement livrés. Ces jours de service prévus pour les clients de la Flotte font partie d'un cycle de planification annuelle culminant dans l'élaboration du Plan opérationnel de la Flotte, lequel détaille le calendrier de chaque navire, programme client et exigence de mission ainsi que d'autres aspects des opérations. Il conviendra de noter que le nombre de jours opérationnels planifiés et de jours livrés dépend de divers facteurs, notamment la disponibilité, le budget, les pannes, les priorités, les conditions climatiques et les circonstances imprévues.

*L*l'information représente seulement l'appui fourni par la Flotte à ces clients et, par conséquent, ne doit pas être interprétée comme représentative de la palette complète de services que reçoit un client en particulier. Dans

certains cas, par exemple, il est plus efficace de sous-traiter les Services d'aides et de voies navigables; ainsi, ces services n'entrent pas dans les données communiquées ici. Les jours de service prévus et réellement livrés dont il est question dans ce rapport reflètent l'utilisation des seuls actifs de la Flotte. Il est également important de noter que l'information relative à l'efficacité des programmes clients n'est pas incluse, car il s'agit d'une fonction de rendement de programme.

Enfin, aucun de nos programmes et services ne serait envisageable sans le dévouement et le professionnalisme des femmes et des hommes qui travaillent en coulisse pour entretenir notre matériel et assurer le soutien administratif et de planification qui permet aux employés de première ligne de faire leur travail.



Exercice dans le cadre du programme de recherche et sauvetage dans la région du Québec.

Photo : N. Létendre, Pêches et Océans

4.1 SERVICES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Le Programme SAR du Canada est un effort collaboratif consenti par les autorités fédérales, provinciales, territoriales et municipales. Il est responsable d'un périmètre d'à peu près 5,3 millions de kilomètres carrés de territoire côtier, débutant à 800 milles au large du Pacifique, 1 000 milles nautiques dans l'Atlantique et s'étendant de la frontière canado-américaine au sud, jusqu'au pôle Nord.

Le travail d'équipe de la GCC, entre les employés à terre et en mer, avec le MDN et la GCC auxiliaire, permet de sauver tous les ans environ 2 900 vies exposées aux risques en milieu marin. Le service SAR est assuré par des navires et des professionnels maritimes positionnés à divers endroits à travers le Canada et spécifiquement dédiés à ces activités. Les navires SAR principaux sont spécialement conçus pour répondre aux demandes exigeantes inhérentes à la contribution de ressources maritimes et d'intervention dans les eaux canadiennes. En outre, tous les autres navires et véhicules de la GCC sont disponibles pour les interventions SAR en plus de leurs autres fonctions.

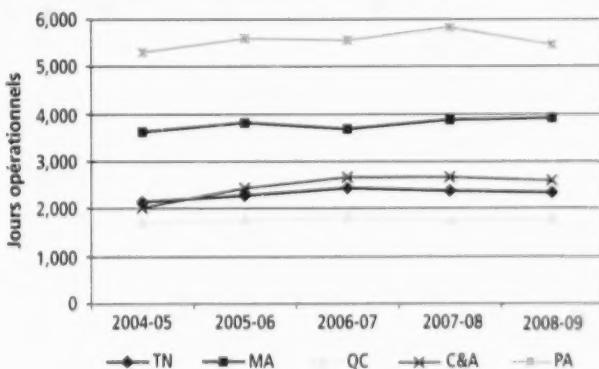
Les principales fonctions SAR assurées par le personnel de la Flotte sont les suivantes :

- effectuer la recherche visuelle et électronique des navires et des survivants, jour et nuit, en mer ou par les airs, quelles que soient les conditions climatiques;
- servir de plateforme pour le personnel de sauvetage et les navires sur le lieu d'un incident et permettre le déroulement d'opérations de recherche;
- gérer des opérations de recherche complexes et agir à titre de coordonnateurs sur les lieux;
- procéder au sauvetage des survivants et leur fournir un abri, des commodités et des premiers soins avancés;
- fournir des services de communication radio pour les opérations d'urgence et faciliter la communication des navires avec les stations-radio à terre, les autres navires et embarcations de sauvetage;
- assurer des services de remorquage ou autres aux navires en détresse, lorsque des vies sont menacées.

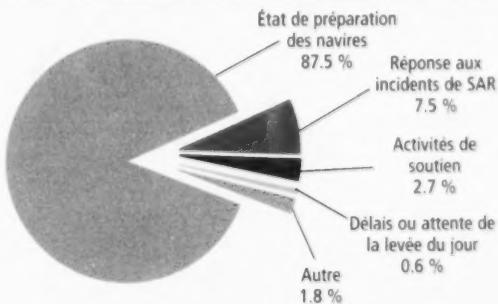
Rendement de la Flotte

En 2008-2009, 16 047 jours opérationnels ont été livrés au programme SAR, ce qui constitue une légère baisse par rapport à l'année précédente. Compte tenu de sa saison de navigation sans glace qui s'étend sur toute l'année, la région du Pacifique nécessite de loin le plus grand nombre de services SAR (voir graphique 3). Des 16 047 jours livrés, 7,5 % (1 206 jours) ont été consacrés à des interventions sur des incidents ou à des patrouilles. Le graphique 4 indique que 87,5 % du nombre total de jours opérationnels ont été consacrés à la préparation des navires, qui, tout comme un service de pompiers ou d'ambulances, lorsqu'ils ne sont pas occupés à intervenir sur un incident ou dans des manœuvres, se tiennent toutefois prêts à intervenir à l'improviste, en cas d'appels à l'aide.

Graphique 3 : Service au programme SAR par région, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



Graphique 4 : Service par activités SAR, 2008-2009 (% du nombre total de jours opérationnels)



Sauvetage spectaculaire au large de Terre-Neuve-et-Labrador

Vingt-deux marins étrangers doivent leur vie à la Garde côtière canadienne après avoir été sauvés des eaux glaciales au large de la côte de Terre-Neuve par le nouveau *NGCC Leonard J. Cowley*. L'équipage du *Monte Galineiro*, un chalutier de pêche espagnol, a réchappé de son navire qui coulait rapidement à l'issue d'une série d'explosions qui ont détruit la salle des machines, à l'aube du 22 février 2009. Heureusement, le *NGCC Leonard J. Cowley* qui patrouillait dans les environs a reçu l'appel de détresse et s'est rendu sur l'incident en l'espace de 10 minutes.



Un exercice de recherche et sauvetage pendant SAREX 2008.

Photo Caporal Kevin Sauvé des Forces Canadiennes



4.2 SERVICES DE SÛRETÉ MARITIME

Un aspect fondamental de notre rôle accru en matière de soutien à la sûreté maritime fédérale est la participation croissante de la Flotte au programme conjoint d'équipe d'enquêtes de sûreté maritime (EESM) de la GRC/GCC, dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Quatre de nos navires, dont *NGCC Isle Rouge*, nouvellement remis en service, patrouillent le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Leur équipage participe aux activités de sécurité des frontières dans des eaux où un navire peut traverser naturellement la frontière entre le Canada et les États-Unis non moins de 23 fois au cours d'un voyage entre Beauharnois, Québec et Sault Ste. Marie, en Ontario.

Les équipages de la Flotte travaillent à proximité immédiate du personnel armé de la force publique à bord des navires, s'exposant de la sorte à des risques et dangers inconnus au sein des autres programmes traditionnels. Afin de limiter les risques, les employés de la Flotte affectés aux navires EESM reçoivent des équipements de protection individuelle supplémentaires et bénéficient d'une formation visant à les familiariser avec les activités d'application de la loi et les tactiques défensives de la police. La formation permet d'améliorer la sécurité des employés et l'efficacité EESM en mer, tout en optimisant l'intégration de la GCC à bord des navires de la police et parmi les employés des forces publiques.

Le personnel de la GCC appuie par ailleurs les services de sûreté maritime, comme suit :

- l'observation, l'établissement de rapports et l'enregistrement d'événements de Sûreté maritime et autres activités de crime organisé;
- les opérations de surveillance et de patrouille sur les Grands Lacs, la voie maritime du Saint-Laurent et de vastes zones océaniques, incluant les eaux littorales et internationales, ainsi que la dissuasion des menaces et autres activités illicites;
- l'organisation de patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que d'inspections en mer pour les organismes partenaires, afin de veiller au respect de tous les règlements;

- des fonctions de plateforme de commandement et de noeud de communications sécurisées pour les officiers chargés de l'application du droit maritime;
- l'exécution d'arraisonnements de routine à partir de canots pneumatiques à coque rigide embarqués à bord; et
- l'assurance d'une capacité prête à intervenir sur les incidents relatifs à la Sûreté maritime.

Résultats pour 2008–2009 :

Analyse en profondeur des évaluations des tâches et des dangers associés aux opérations d'application de la loi;

Analyse des lacunes au niveau du personnel et des infrastructures;

Travail en collaboration avec la GRC et C&P en vue d'améliorer les procédures et le matériel d'application de la loi;

Organisation d'une conférence sur les opérations de mise en application visant la mise en commun des pratiques exemplaires avec nos partenaires en application de la loi.

Rendement de la Flotte

En 2008–2009, les navires de la GCC ont navigué sur 33 761 milles nautiques dans le cadre de leurs fonctions EESM. Quelque 80 % des jours planifiés ont été livrés; l'écart est attribuable en partie à un retard de trois mois accusé par le *NGCC Isle Rouge*, dont l'état et le grand âge nécessitaient de très importantes réparations avant son retour en service. L'ajout du *NGCC Isle Rouge* a fait passer notre engagement de programme à quatre navires, en attendant l'arrivée du premier des quatre nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers qui seront dédiés à la Sûreté maritime, début 2011. Le tableau 8 présente le nombre de jours d'activités alloués à la Sûreté maritime en 2008–2009.



Le gouvernement du Canada prend des mesures d'application du règlement contre le Farley Mowat :

En avril 2008, la Flotte a participé à des opérations de surveillance et d'application du règlement contre le navire Farley Mowat de la Sea Shepherd Conservation Society, pour des violations du *Règlement sur les mammifères marins*, qui constituent un délit en vertu de la Loi sur les pêches. Le Farley Mowat a été arraisonné dans les eaux de pêches canadiennes du golfe du Saint-Laurent par une opération coercitive conjointe de la GRC, des agents des pêches du MPO et de la GCC. Le navire n'a pas répondu aux avertissements répétés lui intimant de quitter les eaux canadiennes et de se tenir au-delà de leurs limites et présentait un danger pour les phoquiers canadiens.



Farley Mowat

Photo : Région des MA

Tableau 8 : Activités de sûreté maritime, 2008–2009 (# de jours opérationnels)

Activités d'assistance en matière de Sûreté maritime	450,25
Vessel readiness	241,24
Autres (p.ex. : inspections, déplacements)	49,84
Activités générales de soutien	27,86
Retards de la GCC	21,22
Retards clients	19,87
Formation et exercices de préparation	10,82
Total – Jours opérationnels	821,10

4.3 SERVICES D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

Parmi les organismes fédéraux, la Garde côtière canadienne est le premier à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires ou d'origine inconnue dans les eaux canadiennes. Le Canada peut être appelé à appuyer d'autres pays en cas d'incident de pollution en milieu marin en vertu de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC). Ses objectifs sont de limiter les répercussions des incidents de pollution marine sur l'environnement, l'économie et la sécurité publique.

Au Canada, au sud de la latitude 60°N, le secteur privé est responsable des IE, alors que la GCC se charge des fonctions fédérales de contrôle, de surveillance et d'inspection. Si la GCC juge que l'intervention du secteur privé n'est pas adéquate, elle assume alors les rôles de contrôle, de coordination des interventions et, si nécessaire, se charge elle-même des opérations de confinement et de récupération. Au nord de la latitude 60°N, la GCC est le principal intervenant.



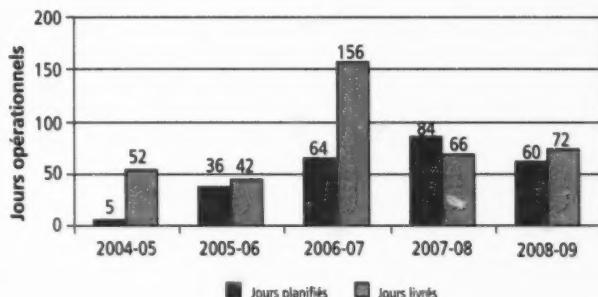
Rendement de la Flotte

Les services prévus pour l'IE comprennent les journées de formation et de manœuvres de préparation en cas d'interventions éventuelles sur des incidents ou des urgences. Le nombre réel de jours livrés couvre les journées de formation et de manœuvres, plus les autres jours alloués aux événements imprévus tels que les déversements d'hydrocarbures. Le rapport de cette année couvre aussi les activités des petites embarcations qui assurent une grande partie des opérations de soutien aux IE.

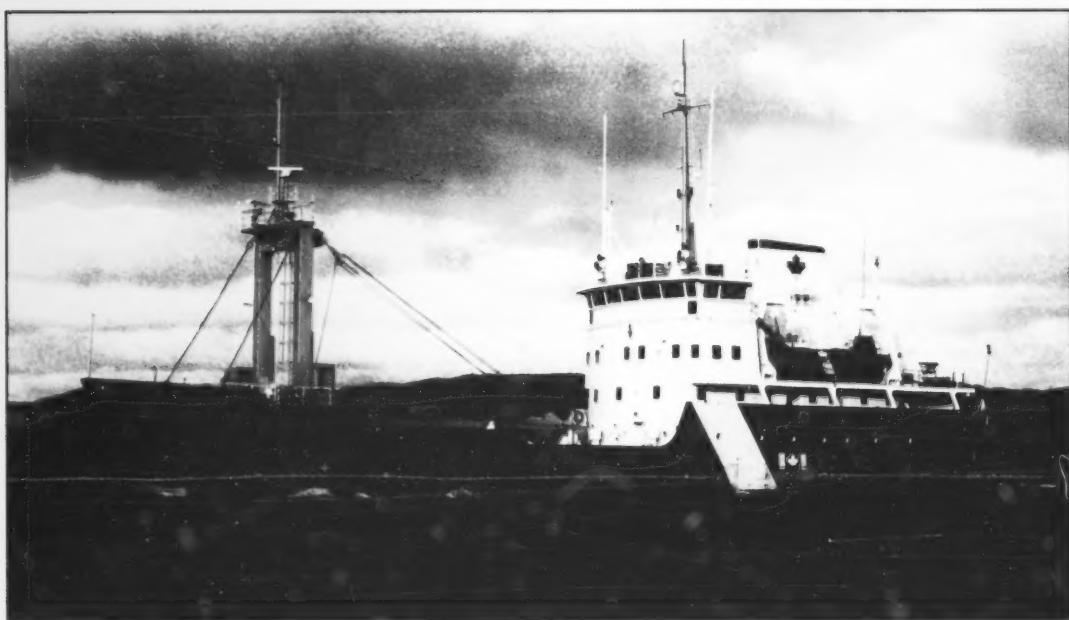
En 2008-2009, alors que la GCC avait planifié 60 jours de service, 72 ont été finalement livrés. Trente de ces journées ont été consacrées aux activités IE et 42 à la préparation aux situations d'urgence. Le graphique 5 présente les jours planifiés comparés aux jours de service effectivement livrés pour tous les navires, y compris les petites embarcations, sur les cinq dernières années.

En 2008-2009, la Flotte a participé à des opérations dans le cadre d'incidents clés, notamment des efforts de nettoyage à la suite de la perte du remorqueur *La Lumière*, datant de la Seconde Guerre mondiale, qui a coulé alors qu'il était à quai dans le port de Britannia Beach, à 45 kilomètres au nord de Vancouver. La GCC s'est par ailleurs

Graphique 5 : Services au programme d'IE, 2005-2006 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



associée, en mai 2008, à la section Humber du Programme d'action des zones côtières de l'Atlantique, dans le cadre d'une formation auprès des plaisanciers portant sur la prévention et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. La navigation de plaisance en Amérique du Nord contribue chaque année à près d'un milliard de litres de pollution par hydrocarbures dans les eaux littorales.



NGCC Provo Wallis - Navire multitâche à rayon d'action moyen.

Photo: Ministère des Pêches et Océans



4.4 SERVICES D'AIDES À LA NAVIGATION ET DES VOIES NAVIGABLES

Les programmes d'Aides à la navigation et de Services des voies navigables font en sorte que nos chenaux maritimes demeurent aussi sûrs que viables et protègent le droit du public à la navigation. Le programme d'Aides à la navigation fournit plus de 17 000 aides maritimes à courte portée, dont des aides visuelles (phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume), des aides radars (réflecteurs et balises) et des aides maritimes à longue portée telles que le système de positionnement global (GPS) différentiel. Le programme de Gestion des voies navigables encadre les chenaux maritimes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, réduit les risques à la navigation et appuie la protection de l'environnement. Il surveille la bathymétrie des chenaux, ou la profondeur de l'eau, et contribue au contrôle international du niveau des eaux.

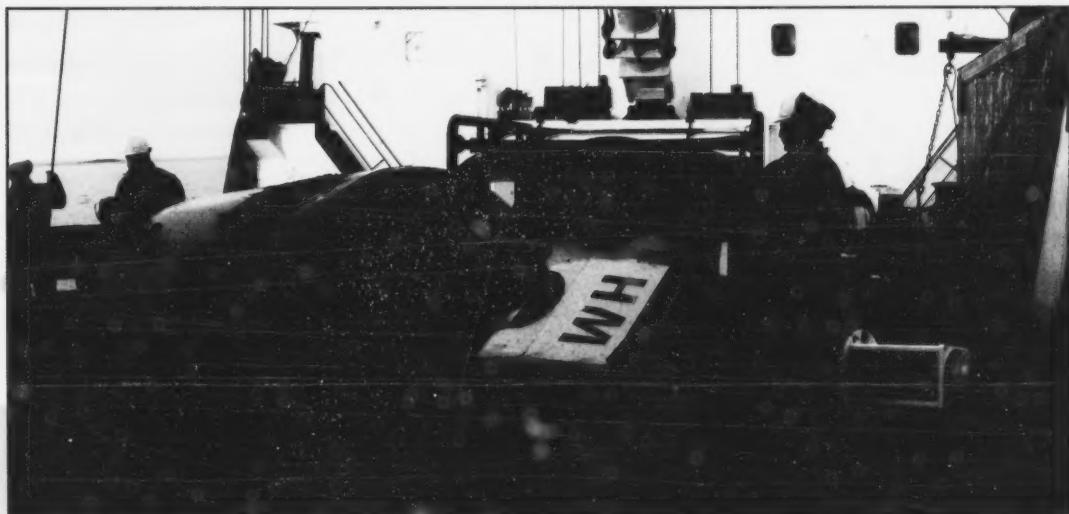
La Flotte appuie ces programmes en assurant le placement, le levage, la vérification et l'entretien d'un vaste système d'aides à la navigation fixes et flottantes, sur mer comme à terre, et en menant des opérations de surveillance. Plusieurs navires et hélicoptères polyvalents et de tailles diverses entretiennent ce réseau. Certaines aides fonctionnent toute l'année, alors que les aides saisonnières sont récupérées pour passer l'hiver à l'abri des intempéries. Elles sont ensuite

réinstallées au début de la saison navigable suivante.

La Flotte doit pouvoir :

- atteindre les aides à accès limité, dans des eaux peu profondes et couvertes de glace;
- servir de plateforme pour le transport et l'entretien des bouées et du matériel qui s'y rattache, ainsi que pour la construction d'aides à la navigation;
- fournir une capacité aérienne pour atteindre les aides qui ne sont pas accessibles par navire ou par la route, en particulier dans les régions éloignées, notamment celles de l'Arctique.

Le succès dépend en grande partie de professionnels maritimes compétents. Une navigation de précision est la clé, sachant que le placement des aides exige fréquemment de la part du navire qu'il manœuvre à proximité des hauts-fonds, des rochers et des récifs. D'où l'importance fondamentale de connaissances locales détaillées et d'une formation spécifique en la matière. Par ailleurs, le personnel maritime déploie, récupère et entretient les aides, vérifie la position et le fonctionnement des aides flottantes, tient des registres des opérations, met à jour les données sur les positions et les caractéristiques des aides selon les besoins, et procède à des activités d'entretien sur les aides fixes et flottantes.



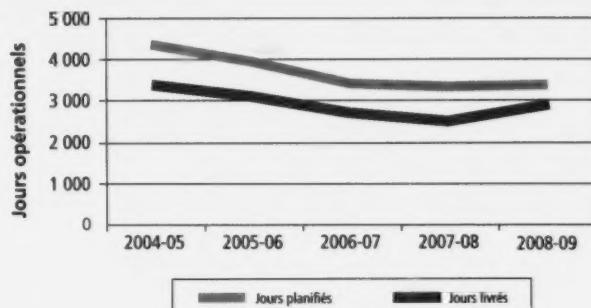
Le *NGCC Ann Harvey*, un navire multitâche à haut rayon d'action/ brise-glace léger, travaillant sur des bouées.

Photo : Région de T.-N.L.

Rendement de la Flotte

Le programme d'Aides à la navigation se déroule généralement en saison, sachant que les aides sont installées ou échangées (les bouées d'hiver sont remplacées par des bouées d'été) au printemps, et retirées ou remplacées par des bouées d'hiver quand vient l'automne. Les Grands Lacs sont aussi affectés par les dates de fermeture et d'ouverture des écluses le long des bras de mer. Dans les autres régions, les services fonctionnent presque toute l'année, notamment l'entretien des balisages côtiers, les vérifications d'emplacement, l'ancrage et le fonctionnement des bouées, outre l'approvisionnement des phares en combustible. La prestation des services aux Aides à la navigation a diminué de 29 % au cours des cinq derniers exercices (voir le graphique 6). Cette diminution de service est attribuable aux changements des exigences du programme ainsi qu'à l'utilisation des technologies de pointe.

**Graphique 6: Services au programme
Aides à la navigation, 2004-2005 to 2008-2009
(# de jours opérationnels)**



Une liaison avec le continent pour l'île de Sable

L'île de Sable, située à environ 300 kilomètres au sud-est d'Halifax, est un endroit unique. Ses plages et ses dunes de sable balayées par le vent abritent et nourrissent diverses espèces d'oiseaux migrateurs, de chevaux sauvages, ainsi que d'importantes populations de phoques gris et communs. Découverte au seizième siècle, l'île de Sable a longtemps servi de refuge aux marins naufragés dans la région, aussi connue sous le nom de « cimetière de l'Atlantique ». Les drapeaux d'avertissement et les patrouilles de plages de cette lointaine époque ont laissé place à des stations de phare, des GPS, des cartes de navigation précises et des navires SAR.

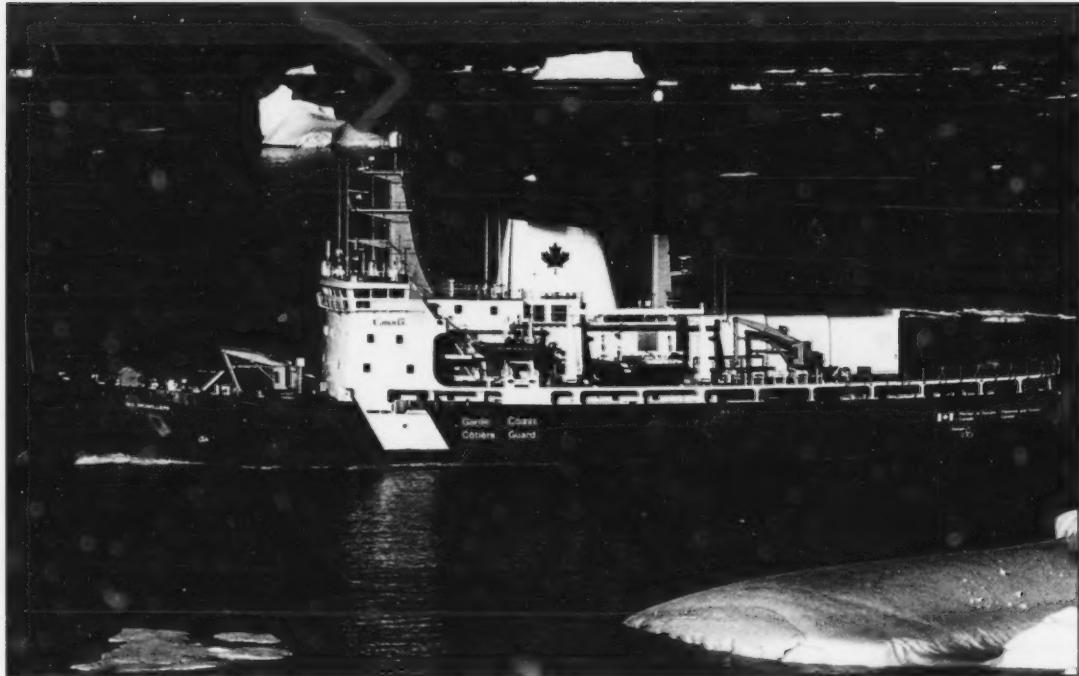
Les femmes et les hommes qui vivent et travaillent sur l'île de Sable ne se contentent pas de recueillir des données météorologiques pour le Service météorologique du Canada; ils appuient également les activités de souveraineté, de sécurité, de conservation et de préservation du patrimoine du Canada. Les installations de la GCC sur l'île consistent en phares, en édifices pour les chercheurs, dont l'occupation est saisonnière, en deux plateformes d'atterrissement pour les hélicoptères et en une balise de navigation.

La GCC joue un rôle fondamental dans les opérations de réapprovisionnement : personnel, denrées alimentaires fraîches et courrier sont livrés deux fois par mois sur l'île, par avion ou par hélicoptère. Le carburant et les cargaisons plus importantes sont livrés par bateau une fois par an. En 2009, le *NGCC Sir William Alexander* livrera 90 000 litres de diesel, 2 000 litres de carburant aviation, 500 litres d'essence et des marchandises en quantité suffisante pour remplir intégralement le pont avant du navire. La Flotte est fière d'aider ceux qui vivent et travaillent sur l'île de Sable à honorer leurs fonctions de gardiens de ce fragile trésor national.



Le *NGCC Sir William Alexander*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger, livrant de la marchandise à l'île de Sable.

Photo : Ministère des Pêches et Océans



NGCC *Des Groseilliers*, un brise-glace moyen.

Photo : Région de QC

4.5 SERVICES DE DÉGLAÇAGE

La GCC assure des services d'une importance cruciale tant pour l'industrie que pour l'économie canadienne, notamment des activités de déglaçage et connexes de lutte contre les inondations, afin de faciliter le trafic maritime, en termes de sécurité et de rapidité, à travers et autour des eaux canadiennes recouvertes de glaces.

La Flotte fournit des équipages formés pour exploiter des navires de conception spécifique, afin d'appuyer ce service fondamental. Les brise-glaces escortent les navires à travers des eaux recouvertes de glaces, libèrent les bateaux pris dans la glace, ouvrent l'accès aux ports encombrés par les glaces, communiquent de l'information relative à l'état de la glace et réduisent les risques d'inondation, tant par le contrôle que par le

dégagement des embâcles glaciaires. Les brise-glaces transportent également des hélicoptères qui procèdent à des vols de reconnaissance sur l'état de la glace et repèrent les zones navigables, tout en dirigeant des opérations de déglaçage.

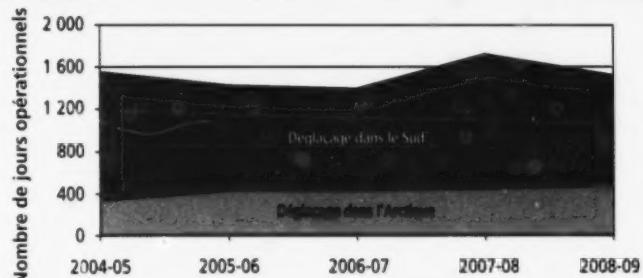
Le Canada connaît deux saisons de déglaçage : de décembre à avril dans le Sud, à savoir des Grands Lacs au littoral de Terre-Neuve-et-Labrador en incluant la voie maritime et le golfe du Saint-Laurent, et de juin à novembre, dans les régions Ouest et Est de l'Arctique. À compter du début du mois de juin, à l'issue de leur saison d'opérations hivernales, sept brise-glaces sont déployés depuis les régions du Sud vers l'Arctique pour la saison estivale.



Rendement de la Flotte

Le nombre total de jours de service dédiés au déglaçage a légèrement diminué en 2008-2009. Le graphique 7 indique que les services de déglaçage en Arctique ont augmenté de 10 % depuis 2005-2006, alors qu'ils varient d'année en année dans le Sud. En 2008-2009, le programme de déglaçage a assuré 60 % des jours de service en aide dans les eaux recouvertes de glaces (escortes et entretien des chenaux), 18 % en aide pour des problèmes relatifs à l'Arctique, 12 % de jours consacrés à l'entretien des installations et des ports, 9 % de jours consacrés à la lutte contre les inondations et 1 % aux renseignements sur la navigation dans les glaces.

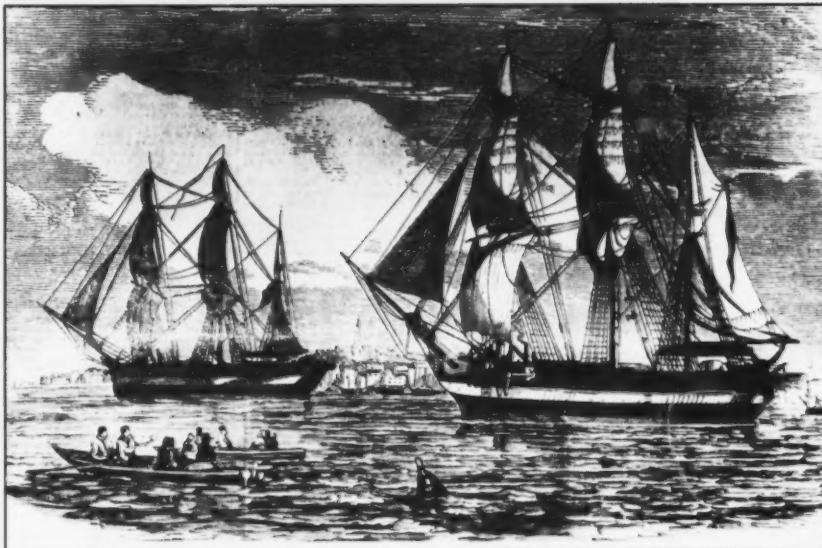
Graphique 7 : Services aux opérations de déglaçage dans le sud et en Arctique, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



À la recherche de l'*Erebus* et du *Terror*

En août 2008, le gouvernement du Canada annonçait sa décision de s'embarquer dans la plus grande expédition jamais tentée à ce jour pour retrouver les épaves des navires britanniques *Erebus* et *Terror*. Ces deux navires ont fait naufrage dans l'Arctique canadien dans les années 1840, au cours d'une expédition malheureuse emmenée par Sir John Franklin. Soupçonnés de reposer dans les eaux bordant l'île de King William, les navires étaient sous le commandement de Sir John Franklin, l'explorateur légendaire de l'Arctique, lorsqu'ils se sont retrouvés bloqués dans la glace dense qui devait condamner l'ensemble de l'équipage composé de 129 hommes.

Le brise-glace NGCC *Sir Wilfrid Laurier* a l'honneur de mener cette mission pour le moins exaltante. Si concluants, les résultats pourraient être utilisés pour appuyer les revendications de souveraineté du Canada en Arctique, lesquelles doivent être présentées devant l'Organisation des Nations Unies en 2013. Au cours des six premières semaines de cette expédition qui pourrait s'étaler sur trois ans, le *Sir Wilfrid Laurier* a couvert les eaux australes du détroit de Victoria et la partie orientale du golfe Queen Maud, notamment les îles O'Reilly et Kirkwall, au nord du continent et du littoral du Nunavut. Comme dans tout bon mystère qui se respecte, la recherche d'indices suit son cours.



Les navires HMS *Erebus* et HMS *Terror* partent à la découverte du Passage du Nord-Ouest.

Photo : Super Stock

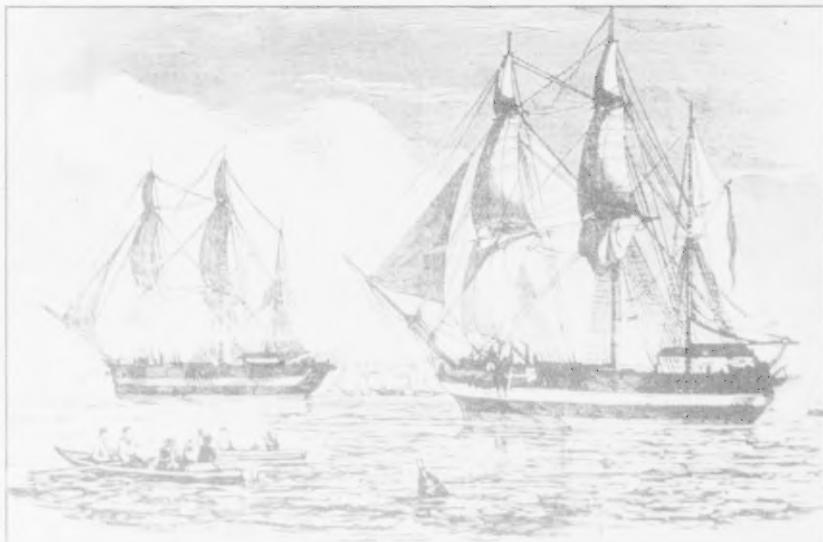


Rendement de la Flotte

Le nombre total de jours de service dédiés au déglaçage a légèrement diminué en 2008–2009. Le graphique 7 indique que les services de déglaçage en Arctique ont augmenté de 10 % depuis 2005–2006, alors qu'ils varient d'année en année dans le Sud. En 2008–2009, le programme de déglaçage a assuré 60 % des jours de service en aide dans les eaux recouvertes de glaces (escortes et entretien des chenaux), 18 % en aide pour des problèmes relatifs à l'Arctique, 12 % de jours consacrés à l'entretien des installations et des ports, 9 % de jours consacrés à la lutte contre les inondations et 1 % aux renseignements sur la navigation dans les glaces.



À la recherche de l'*Erebus et du Terror*



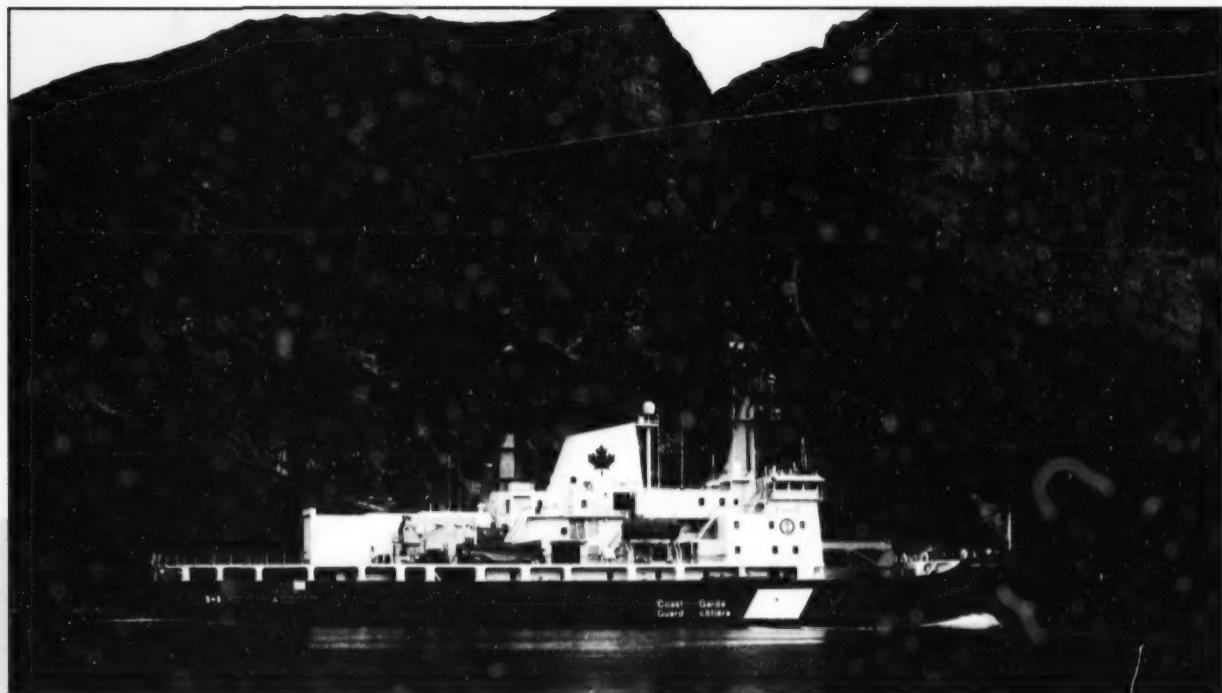
« Mighty Ship », le *NGCC Henry Larsen*

Les téléspectateurs qui ont visionné l'émission *Mighty Ships* sur la chaîne Discovery en août 2008 ont eu un aperçu de la vie à bord du brise-glace *NGCC Henry Larsen*, à l'occasion d'une visite qui s'est révélée particulièrement tumultueuse. Des vents dont la force atteignait celle d'un ouragan et de fortes chutes de neige dans les régions le long de la côte nord-est ont fait sensation à la télévision, dont les caméras ont capturé le rare spectacle d'une avalanche sur l'île Fogo.

L'accumulation de neige a néanmoins créé certaines difficultés pour le *Henry Larsen*. Alors que le navire faisait son chemin au milieu d'une glace épaisse et empilée, il lui a fallu se frayer une voie dans une neige abondante qui s'était accumulée en un matelas épais sur la surface de la glace. Les membres de l'équipage ont tiré parti de la puissance, du souffle de l'hélice, du diffuseur de bulles d'air du navire et de leur grande expérience des vents dominants et des courants pour disperser la glace et poursuivre leur route.

Le navire a démontré le rôle de pionnier du Canada dans les technologies de brise-glace. L'émission *Mighty Ships* présentait le prototype d'un radar de détection des glaces dangereuses que le *Henry Larsen* devait tester afin de prouver sa capacité à détecter les formations de glace plus petites comme les bourguignons et les fragments d'iceberg dans diverses conditions de mer, ainsi que son application potentielle dans les opérations de SAR. L'intention était par ailleurs d'examiner l'efficacité et la fonction de conception de la coque ainsi que le barboteur et les systèmes d'inclinaison dans les opérations de déglaçage.

Lorsqu'on lui a demandé comment son équipe de tournage avait apprécié l'expérience, Karl Jason de la chaîne Discovery a répondu : « De la première nuit de tempête lorsque nous sommes montés à bord du *Henry Larsen* jusqu'à la journée d'un froid sec, mais ensoleillé où nous avons quitté le navire à quai, l'équipe de tournage s'est sentie entourée d'une hospitalité toute chaleureuse. Ce sentiment était exprimé par tous, du capitaine aux élèves officiers. Nous avons été immédiatement impressionnés et avons pris toute la mesure de l'expression « en bon ordre ».



NGCC *Henry Larsen*- Brise-glace moyen

Photo : Région de T.-N.L.

4.6 SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

Les Services de communications et de trafic maritimes assurent des communications sur les situations de détresse et de sécurité en mer, effectuent le contrôle des navires, réglementent le trafic maritime et assurent le fonctionnement des systèmes d'information et une correspondance publique 24 heures sur 24. Ces services sont assurés par l'intermédiaire d'un réseau de 22 centres et tours de communications à travers le Canada.

Rendement de la Flotte

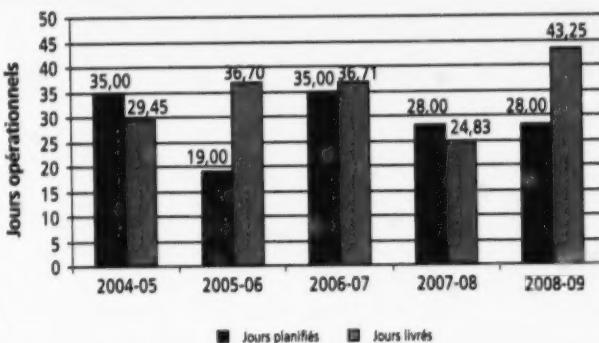
En 2008-2009, les activités SCTM ont été menées dans la Région du Pacifique, où les navires et les hélicoptères sont utilisés pour atteindre des régions dans les îles de la Reine-Charlotte et les zones du centre de la côte. La Région Pacifique a livré 22 jours de service, soit 80 % de ses jours de service planifiés. Bien qu'aucun service SCTM n'ait été planifié ailleurs au Canada, 21 jours ont néanmoins été livrés dans les régions de Québec, du Centre et de l'Arctique, où des navires ont été sollicités pour la maintenance des stations de radio côtières. Ces activités ont ajouté 21 jours de service et ont relevé notre pourcentage de services livrés comparés aux jours planifiés, à 154 %. Le graphique 8 présente les jours de service SCTM prévus comparés aux jours de service livrés.



Canot pneumatique à coque rigide

Photo : Région du C&A

Graphique 8 : Services au programme SCTM, 2004-2005 à 2008-2009
(# de jours opérationnels)



4.7 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

4.7.1 La recherche en mer

La Flotte soutient le Programme de recherche en mer du MPO, aidée par des équipages qualifiés à bord de navires tant spécialisés que polyvalents, tels que des chalutiers de recherche, des bateaux de pêche, des navires servant aux levés hydrographiques, des navires océanographiques et des brise-glaces. Les brise-glaces de la Garde côtière canadienne, comme le navire-mère NGCC *Louis S. St-Laurent*, par exemple, appuient les projets de recherche maritime canadiens ou internationaux sous l'égide du Canada, en Arctique. Ces tâches sont assurées pendant les déploiements annuels réguliers de la GCC en Arctique, en complément des opérations de déglaçage pour la navigation commerciale et de réapprovisionnement du Nord. Le brise-glace NGCC *Amundsen* a quant à lui œuvré en Arctique dans le cadre de la mission scientifique ArcticNet, dirigée par des chercheurs de l'Université Laval, avant de revenir à ses fonctions traditionnelles de brise-glace dans l'estuaire du golf du Saint-Laurent, au cours de l'hiver.

Les équipages assistent les scientifiques et les techniciens dans un éventail de domaines spécialisés, parmi les suivants :

- expéditions de pêche à des fins de recherche sur des espèces commerciales de poissons, diverses et variées;
- levés acoustiques, hydrographiques, géophysiques, estimations des stocks d'espèces marines, ainsi que des habitats et organismes benthiques;
- énumération, identification, suivi et bioévaluation des mammifères marins et des oiseaux de mer;

- collecte d'échantillons de plancton, de larves et de phytoplancton;
- collecte d'échantillons d'eau à des fins d'études de chimie de la mer;
- prélèvement d'échantillons de sédiments benthiques et carottages;
- collecte des données vérifiant les modèles empiriques de la structure et de la circulation de la masse d'eau, de propagation et de prédition des courants et des ondes de marée; et
- étude de photos des habitats et des organismes benthiques prises à distance.

La GCC et l'Institut océanographique de Bedford : un partenariat solide

La GCC est en train de réaffecter la flotte de grands navires de la région des Maritimes à l'Institut océanographique de Bedford (IOB). Le mouvement des navires de la GCC vers l'IOB, qui devrait s'achever d'ici la fin de l'exercice 2009-2010, marque un jalon important dans l'histoire de la Flotte dans la région des Maritimes et reflète notre adaptation réussie autour de services répondant aux besoins évolutifs de nos clients.

L'IOB, plus grand centre canadien de recherche océanographique, est un pionnier de la recherche océanographique multidisciplinaire depuis 1962. Ses recherches aident le gouvernement fédéral à prendre des décisions critiques sur un vaste éventail d'enjeux océanographiques, parmi lesquels la souveraineté, la sûreté, la sécurité, la protection environnementale et l'utilisation durable des ressources naturelles du Canada.



Le NGCC *Wilfred Templeman*, navire hauturier de recherche sur les pêches.

Photo : CCN



Rendement de la Flotte

Le graphique 9 présente des prestations de services de la Flotte au programme Science qui ont satisfait aux objectifs pour la troisième année consécutive. En 2008-2009, la Flotte a livré 3 910 jours de service au Programme scientifique, ce qui représente 99,5 % des services planifiés. Le graphique 10 illustre la répartition des activités du programme Sciences de Pêches et Océans, à savoir Hydrographie, Gestion des voies navigables et Gestion de l'habitat et Science de l'environnement.

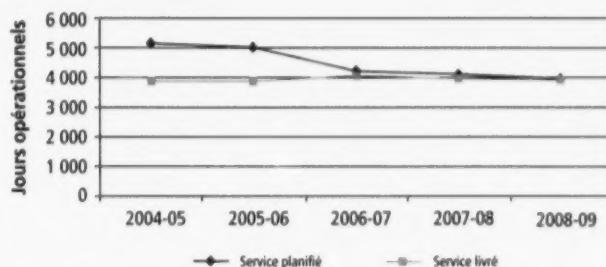
4.7.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture

La Flotte appuie le programme GPA par des activités d'application de la loi et de surveillance dans les eaux canadiennes pour le Programme de C&P des pêches. Elle assure par ailleurs une présence renforcée en mer dans les zones réglementées de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO), afin d'aider à mettre fin à la pêche illégale des flottes étrangères sur les quelque 282 500 kilomètres carrés que couvrent les Grands Bancs de Terre-Neuve et dans les eaux internationales.

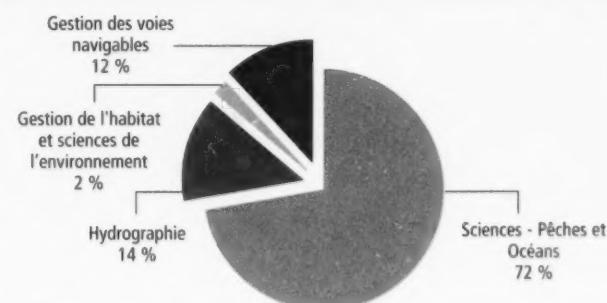
Des patrouilleurs de pêche spécialisés, notamment des navires et des employés armés de la GCC et du MPO, sont utilisés près des côtes et dans les zones hauturières du Canada. Des navires polyvalents avec soutien par hélicoptère sont dépêchés selon les besoins. Les professionnels maritimes de la GCC appuient les agents des pêches dans l'exercice de leurs fonctions, notamment en :

- menant des opérations de surveillance et de patrouille sur de vastes zones littorales et assurant une présence fédérale dans nos eaux territoriales, visant ainsi à dissuader les menaces et autres activités illicites;
- contribuant au respect du droit canadien dans les sphères législatives du pays;
- soutenant les opérations d'interdiction de certaines activités de pêche;
- organisant des patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que des inspections en mer;
- assumant des fonctions de plateforme de commandement et de nœud de communications sécurisées pour les mécanismes de conservation et de protection des eaux canadiennes;
- procédant à une surveillance générale et secrète, ainsi qu'au contrôle des diverses pêches;
- récupérant, saisissant et stockant le matériel de pêche illicite;
- vérifiant les permis, les journaux de bord, les prises et le matériel de pêche, notamment en inspectant les équipements de type fixe ou mobile et la communication d'activités de braconnage ou autres modes de pêche illégale.

Graphique 9 : Service au programme Sciences en mer, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



Graphique 10 : Jours de service aux Sciences par activité, 2008-2009 (% du nombre total de jours opérationnels)



Rendement de la Flotte

Le tableau 9 présente les diverses patrouilles entreprises en 2008-2009, essentiellement dans les eaux canadiennes et dans les zones réglementées de l'OPANO. Dans l'ensemble, 92 % des services planifiés pour la GPA ont été livrés pour un total de 4 318 jours de service, ce qui représente une augmentation de 10 % depuis l'exercice 2004-2005 (voir graphique 11). Du nombre total de jours de service, 57 % ont été consacrés aux

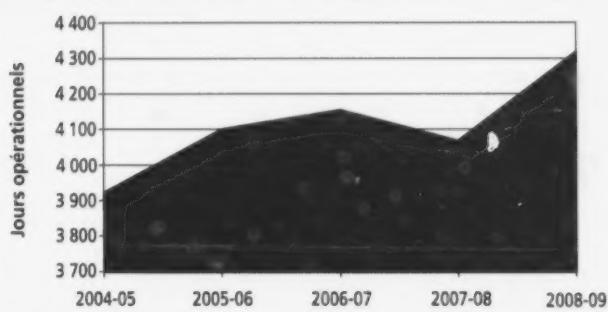
patrouilles dans les eaux canadiennes et 32 % aux patrouilles dans les zones de l'OPANO. La catégorie administrative inclut le temps consacré à la préparation des poursuites en justice et des témoignages. Ces activités comprennent la compilation des données, la production de rapports de patrouilles d'application des règlements, les communications écrites avec l'avocat de la Couronne ainsi que la préparation des comparutions en cour.

**Tableau 9 : Activités GPA, 2008-2009
(# de jours opérationnels et % du nombre total de jours opérationnels)**

	Nombre de jours opérationnels (#)	Pourcentage du nombre total de jours opérationnels
Patrouilles dans les eaux canadiennes	2478,89	57,4 %
Patrouilles OPANO	1407,26	32,6 %
Gestion des ressources	185,62	4,3 %
Autres patrouilles	190,93	4,4 %
Administratives	44,63	1,0 %
Patrouilles dans les eaux internationales*	7,89	0,2 %
Pêches autochtones	2,96	0,1 %
Total	4318,18	100,0 %

* Patrouilles au large des côtes du Pacifique et des Maritimes.

**Graphique 11 : Service au programme GPA,
2004-2005 à 2008-2009
(# de jours opérationnels)**



NGCC *Leonard J. Cowley* - Patrouilleur hauturier

Photo : Provincial Airlines



4.8 AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES DU GOUVERNEMENT

La Flotte est aussi responsable des opérations en mer (navires, hélicoptères, savoir-faire, personnel et infrastructures) au nom ou au profit d'autres ministères et organismes du gouvernement, dans le cadre de leurs priorités maritimes respectives. Sont concernés notamment, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, le ministère de la Défense nationale, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et Transports Canada.

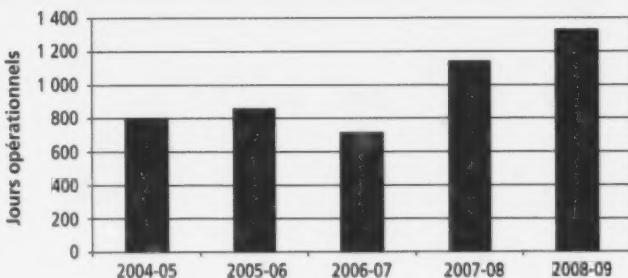
Les exigences des clients, le profil opérationnel et des missions sont autant d'éléments qui définissent le type de soutien requis. À titre d'exemple, Environnement Canada, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada et Ressources naturelles Canada ont besoin de navires de recherche conçus tout particulièrement pour soutenir leurs activités.

Rendement de la Flotte

En 2008-2009, 1 356 jours opérationnels ont été consacrés à l'appui aux autres ministères et organismes du gouvernement. Les services livrés ont atteint 127 % des jours planifiés. La majeure partie de l'augmentation observée depuis l'exercice 2004-2005 (voir graphique 12) est à attribuer aux levés sismiques et bathymétriques menés en Arctique pour produire une documentation visant à étayer la soumission du Canada auprès de la Commission des Nations Unies concernant les limites du plateau continental (UNCLOS). Les jours livrés se sont révélés supérieurs aux prévisions en raison de conditions climatiques plus favorables que prévu, ce qui permettra de réduire le nombre de jours nécessaires, l'été prochain, aux opérations en Arctique visant à étayer la soumission devant l'UNCLOS. L'objectif ultime de ces levés est de définir les limites extérieures des droits souverains du Canada au-delà de sa Zone économique exclusive, en vertu de l'UNCLOS.

Les brise-glace de la Flotte ont par ailleurs participé au Programme de l'Année polaire internationale (API) concernant un programme de recherche scientifique portant sur les régions de l'Arctique et de l'Antarctique.

Graphique 12 : Service aux AM, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



Opération NANOOK 2008

La Garde côtière canadienne s'est une fois de plus distinguée dans le cadre de l'Opération NANOOK 2008, le plus récent exercice de souveraineté du Canada en Arctique. Quelque 75 employés de la GCC - à bord du *NGCC Pierre Radisson*, IE, les SCTM, Iqaluit et le Centre des opérations régionales du C&A - ont rejoint des centaines de membres des Forces canadiennes à l'occasion de cette opération dirigée par le MDN aux environs d'Iqaluit, dans le Nunavut.

Ce fut l'occasion idéale pour les partenaires civils et militaires de s'entraîner à travailler ensemble pour la protection et la défense de ces régions éloignées. Les participants ont pu s'entraîner aux communications dans le Nord entre les divers organismes et convertir leurs connaissances et compétences théoriques en une expérience profitable.



Michelle Choquette, infirmière du *NGCC Pierre Radisson*, et le Matelot de 1^{re} classe Morgan Lalond, technicien médical du *NCSM Toronto*, préparent un blessé pour l'évacuation lors d'un exercice d'intervention en cas de pertes massives, dans le cadre de l'opération NANOOK.

Photo : Cpl David Cribb, Caméra de Combat du MDN



4.8.1 Souveraineté en Arctique

La Garde côtière joue un rôle de plus en plus important dans la région Arctique du Canada, grâce aux services maritimes nombreux et variés qu'elle assure dans cette zone. De plus, par sa présence sur place et sa capacité de prestation de services, elle renforce la souveraineté du Canada dans cette région. Au cours de l'exercice 2008-2009, l'appui en mer des brise-glaces pour les recherches dans le cadre des activités rattachées à l'API et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est demeuré une priorité.

De la fin juin à la mi-novembre, la Flotte exploite sept brise-glaces dans l'Arctique. Ils sont généralement les premiers arrivés dans la région et les derniers à partir. Les brise-glaces escortent des navires commerciaux; dégagent des ports; effectuent des missions de SAR; interviennent sur des incidents environnementaux; gèrent les aides à la navigation; activent et désactivent des tours de communications; et appuient des programmes de recherche, des opérations de sûreté maritime et de souveraineté canadienne. Les navires et les hélicoptères de la Flotte sont fréquemment la seule présence maritime du gouvernement du Canada, sur des milliers de milles. À ce titre, ils peuvent être sollicités pour répondre à des besoins urgents dans un environnement difficile et bien souvent périlleux.

Au fur et à mesure que se confirment les hypothèses de changement climatique en Arctique, notamment la réduction visible de la couverture glaciaire vieille de plusieurs années, les variations dans la glace, la couche réduite de la glace d'été et la variabilité intersaisonnier accrue, les demandes en services de la Garde côtière en Arctique augmentent et se diversifient.

UNCLOS

La *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* a été adoptée en 1982 et est souvent appelée « Constitution du droit international des océans ». Elle est entrée en vigueur en 1994, après sa ratification par 60 pays. L'adhésion du Canada a eu lieu en 2003. L'UNCLOS reconnaît aux États côtiers des droits souverains sur la colonne d'eau et le fond océanique jusqu'à 200 milles nautiques,

de la ligne côtière ainsi que dans certaines circonstances particulières, sur le plancher marin qui s'étend au-delà. C'est ce que l'on appelle la Zone économique exclusive. Toute revendication de ces droits doit être justifiée scientifiquement et formulée dans les 10 années suivant la ratification.

Utilisant le *NGCC Louis S. St-Laurent* comme plateforme, le Canada effectue des levés sismiques et bathymétriques dans l'Arctique, en vue de justifier sa revendication selon laquelle la souveraineté canadienne devrait s'étendre bien au-delà de la limite actuelle des 200 milles marins. L'analyse de ces travaux de terrain doit être achevée d'ici 2012, afin de respecter la date limite de soumission de novembre 2013. Les conséquences de ces initiatives pour le Canada pourraient se révéler extrêmement importantes.

Le *Amundsen* rentre à bon port

Octobre 2008 a marqué la fin d'une expédition de 15 mois continus en Arctique pour le brise-glace *NGCC Amundsen*, à l'appui du plus grand projet de l'Année polaire internationale. Le brise-glace, avec à son bord des scientifiques et des surnuméraires, a fait route dans la baie d'Hudson, traversé le passage du Nord-Ouest pour entrer dans la mer de Beaufort, où il a passé l'hiver. Cette mission de 40 millions de dollars comportait quelque 200 membres d'équipage et scientifiques qui occupaient les premiers rangs devant l'évolution la plus rapide jamais observée sur un écosystème de la planète. Le changement rapide des conditions des glaces s'est traduit par des situations quelque peu délicates pour le *Amundsen*. Toujours plus de glaces multiannuelles de l'Arctique génèrent des brisures de glaces flottantes, bloquent les passages et rendent plus dangereuses les conditions de navigation.



Le NGCC *Amundsen*, brise glace moyen, chargé des activités scientifiques dans l'Arctique dans le cadre de l'Année polaire internationale.

Photo : CCN





Qu'il s'agisse de prêter assistance à la GCC, au MPO ou aux autres ministères et organismes du gouvernement, ou de protéger les intérêts canadiens au sens plus large, l'objectif de la Flotte est d'assurer des services selon des méthodes sûres, sécuritaires, efficaces et efficientes.

Alors que la Section 4 examinait les services par client, la Section 5 aborde la responsabilité et le rendement global de la Flotte, avec des mesures entérinées par le Conseil exécutif de la Flotte. Ce Conseil est le comité de gestion et de gouvernance de la Flotte, composé des directeurs de l'Administration centrale, des directeurs régionaux, et dirigé par le directeur général de la Flotte.

Alors que de nouveaux critères et facteurs d'évaluation sont nécessaires, les mesures du rendement vont évoluer afin de faire en sorte que la Flotte dispose d'une information utile, opportune et précise pour la prise de décisions et la communication de nos activités aux Canadiens et aux Canadiens.

5.1 RESPONSABILISATION

Responsabilité devant la haute direction de la GCC

La Flotte est gérée en vertu d'une structure nationale claire de reddition des comptes qui repose sur les principes d'ouverture, de transparence et de cohésion nationale. Le Conseil exécutif de la Flotte, un organisme national dirigé par le directeur général de la Flotte, est directement imputable au chapitre de la promotion d'une cohésion nationale et de la direction de la gestion de la Flotte et de ses employés dans les domaines de la sûreté, de la sécurité, de la planification, de la gestion financière, de la gestion et du perfectionnement des employés, du rendement et de l'exploitation des navires et des hélicoptères. Il se réunit régulièrement pour prendre des décisions et formuler des recommandations concernant l'établissement uniforme des opérations, des politiques, de la planification (stratégique,

opérationnelle, des immobilisations, financière et des ressources humaines) et pour trouver des solutions aux problèmes de la Flotte à l'échelle nationale.

Les directeurs régionaux de la Flotte exercent sous l'autorité de leurs sous-commissaires régionaux respectifs, qui à leur tour relèvent du Commissaire. Les directeurs régionaux sont responsables des opérations quotidiennes, de la livraison des programmes, de la gestion financière, de la sûreté et de la sécurité, et de la gestion opérationnelle de la Flotte et de son personnel à l'échelle régionale.

Résultats pour 2008–2009 :

Renforcement de la planification et de l'intégration du Conseil exécutif de la Flotte avec les surintendants de la Flotte;

Atteinte de l'ensemble des engagements de la Flotte définis dans le Plan d'activités de la GCC, notamment la prestation de toutes les opérations de soutien aux clients, dans les limites du budget.

Responsabilité devant les Clients du programme

La Flotte est responsable devant ses clients pour la fourniture continue de ses services et de la mise en œuvre de son Plan d'exploitation de la Flotte. Plus généralement, toutefois, la responsabilisation relative à la direction générale de la Flotte est gouvernée par le Plan d'activités détaillé de la GCC, sur trois ans - il couvre notamment la responsabilisation relative à l'exécution des priorités de la GCC dans le cadre de ses efforts visant à renforcer ses services, à soutenir son personnel et à optimiser son efficacité. Le Plan d'activités peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil>.



Le *NGCC Griffon*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger, effectuant des opérations de prévention des inondations.

Photo : Région du C&A

Responsabilité devant les Canadiennes et les Canadiens

Le tableau 10 reflète les résultats des engagements 2008-2009 de la Flotte, dans le Plan d'activités 2007-2010. Il établit en détail les priorités définies dans le Plan d'activités ainsi que les activités

menées pendant l'année pour appuyer ces priorités. Cette information figure également dans l'examen de mi-exercice et dans le rapport de fin d'année sur le Plan d'activités 2008-2009. Ces rapports sont accessibles à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Publications>.

Tableau 10 : Engagements et réalisations de la Flotte, 2008–2009

Engagement	Réalisations
Priorité du Plan d'activités de la GCC : Soutien au Programme de Sécurité maritime du Canada	<p>Continuer à contribuer de son savoir-faire en matière de soutien à la sécurité en mer, dans le cadre du programme de sécurité du gouvernement du Canada.</p> <p>Quatre navires exécutent le programme intérimaire planifié de l'EESM de services en mer, sur le réseau maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Formation de familiarisation avec les opérations d'application de la loi assurées au cours de l'hiver.</p> <p>la Flotte a participé à l'opération conjointe réussie de « NANOOK 08 » dans l'Arctique, menée par le MDN.</p>
Priorité du Plan d'activités de la GCC : Renouvellement de la Flotte	<p>Mise en œuvre de la préparation à la mission de la Flotte.</p> <p>La préparation à la mission a été mise en œuvre, assortie de l'établissement d'instructions permanentes d'opérations et de profils de préparation à l'intervention visant à optimiser les opérations de la Flotte en cas d'événements imprévus.</p> <p>Mettre en œuvre, avec les clients de la Garde côtière, un Accord sur les niveaux de service amélioré, fondé sur de nouveaux modèles de financement et de facturation.</p> <p>Des ANS inspirés de nouveaux modèles de financement et de facturation ont été mis en place avec le Programme scientifique et GPA du MPO. Ils seront mis en œuvre à titre de projet pilote au cours des trois prochaines années et couriront l'élaboration d'un cadre conjoint de gestion du rendement.</p>
Priorité du Plan d'activités de la GCC : Mise en œuvre continue des initiatives de modernisation	<p>Évaluation des options internes susceptibles d'accroître le nombre d'ingénieurs maritimes, tant à terre que sur les navires.</p> <p>Six zones de difficultés ont été déterminées et une décision a été prise visant à ajouter 69 postes voués au soutien des activités de maintenance de la Flotte. L'accent a été mis sur l'ajout d'un savoir-faire en génie maritime. Les nouveaux postes seront pourvus sur une période de trois ans.</p>
Priorité du Plan d'activités de la GCC : Gestion efficace de notre personnel et de notre lieu de travail	<p>Mettre en œuvre une initiative pilote de progression de carrière pour le personnel navigant.</p> <p>Le projet a été mis en œuvre avec succès et intégré dans les opérations de routine.</p> <p>Lancer un réseau de femmes qui représentent le personnel féminin, officier et équipage, sur les navires.</p> <p>Le réseau a été établi et continuera d'évoluer. Les coordonnateurs régionaux sont en place et mobilisés.</p>

Légende



Le projet ou les réalisations attendues ont été achevés conformément aux objectifs et/ou ont fait l'objet d'une décision ou d'une approbation avant le 30 avril 2008.



Le projet ou les réalisations attendues n'ont pas été achevés dans les limites de temps imparties, en raison de facteurs externes/ ou des progrès importants ont été enregistrés, mais le projet ou les réalisations attendues n'étaient pas complètement achevés avant le 30 avril 2008.



Le projet ou les réalisations attendues sont loin d'être achevés

Tous les engagements en cours de la Flotte pour l'exercice financier 2008–2009 sont reflétés dans le Plan d'activités de la GCC 2008–2011 : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/CCG/Accueil>.



5.2 PRESTATION SÛRE ET SÉCURITAIRE

La Flotte est exploitée dans un environnement maritime comportant des risques significatifs pour son personnel, ses navires, ses aéroglisseurs, ses hélicoptères et autres petites embarcations opérant dans certaines des régions les plus isolées du monde et dans des conditions environnementales extrêmes. Nous demeurons engagés envers la sûreté, la sécurité et la protection environnementale dans le cadre de la prestation de services de qualité à nos clients. La sûreté et la sécurité de notre personnel navigant, de nos employés surnuméraires de soutien et de nos scientifiques, sont impératives.

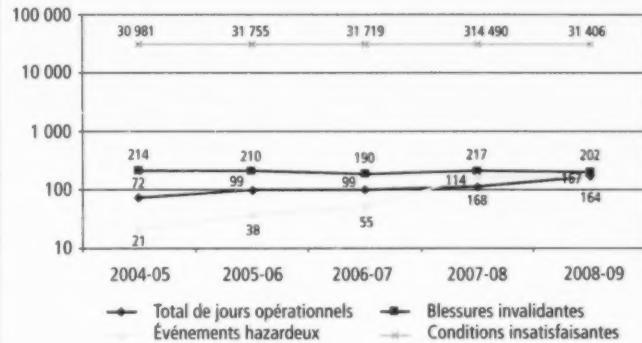
La Flotte gère les risques au moyen de son SGSS. Vingt-cinq employés travaillent à plein temps avec le personnel navigant et les employés de la Flotte à terre, à la promotion d'une culture qui place quotidiennement la sûreté et la sécurité au premier plan. Ces employés font la promotion d'une culture de sûreté, afin de garantir une prestation de services sûre et sécuritaire, grâce à un système rigoureux de vérifications effectuées à bord de tous les navires de la Flotte, de suivi des résultats des incidents et de l'élaboration de politiques et de procédures d'atténuation du risque visant à protéger le personnel.

En 2008-2009, le SGSS a réalisé 127 vérifications et certifié 37 nouveaux agents de sûreté des navires. Le système de Sûreté et de sécurité de la Flotte a par ailleurs procédé au suivi de chaque incident déclaré à bord d'un navire. Dans l'ensemble, le signalement d'incidents s'est poursuivi à la hausse en 2008-2009. Cette augmentation peut être attribuée à un changement de culture organisationnelle qui considère la déclaration libre des incidents comme un exercice de prévention et une possibilité de mettre en commun les pratiques exemplaires et les leçons apprises.

En 2007-2008, nous avons signalé des augmentations nettes des conditions non satisfaisantes et des situations dangereuses. Ceci est attribuable à la sensibilisation accrue et à l'intégration de la petite flotte dans le système. Cette année, le nombre de conditions non satisfaisantes et de situations dangereuses s'est stabilisé, laissant présager par ailleurs une tendance à la baisse (voir graphique 13). Cette

évolution semble être le fruit d'un comportement plus proactif de la part des employés au niveau des questions de sécurité.

Graphique 13 : Tendance des incidents déclarés, 2004-2005 à 2008-2009



Malheureusement, le nombre de blessures incapacitantes a continué d'augmenter en 2008-2009. Une analyse attentive des données statistiques a révélé que le personnel maritime est composé d'une main-d'œuvre vieillissante, ce qui explique l'augmentation des risques de blessures (voir tableau 2, section 2.3). Cette augmentation a à son tour généré la croissance du nombre de situations dangereuses répertoriées sur l'ensemble de l'exercice 2008-2009.



Hélicoptère MBB-105 de la GCC

Photo : Col David Cribb, Caméra de Combat du MDN

Résultats pour 2008-2009 :

Poursuite de l'implantation du Programme national de protection respiratoire, inspiré de la norme de l'Association canadienne de normalisation. Ceci vise à réduire l'exposition aux contaminants grâce à des systèmes de ventilation, d'enceinte ou d'isolation améliorés, ou à leur substitution par un processus ou un matériau moins dangereux et à la distribution d'un équipement individuel de protection respiratoire, au besoin;

Accroissement de la sensibilisation à des techniques de levage appropriées;

Poursuite d'une collaboration étroite avec Services techniques intégrés, visant la satisfaction des exigences de la flotte dans le cadre du Programme de protection contre les chutes, instauré par la GCC.

Au cours de l'automne 2008, nous avons mis au point et distribué un sondage auprès des employés portant sur l'efficacité du SGSS de la Flotte. Une analyse préliminaire des 1042 réponses au sondage (31 %) qui ont été retournées révèle que 77 % des répondants estiment travailler dans une « culture de la sûreté ». Le rapport complet devrait être publié à l'automne 2009.

5.3 PRESTATION EFFICACE

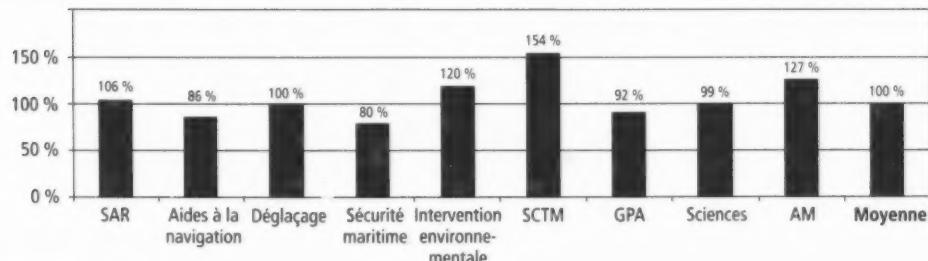
L'efficacité est un concept utilisé pour évaluer la mesure dans laquelle une organisation atteint les résultats escomptés. La Flotte a développé diverses mesures visant à évaluer son efficacité,

notamment le service livré comparé au service planifié et les retards dans les opérations.

La comparaison des services livrés par rapport aux prévisions a révélé que pour l'exercice 2008-2009, nous avons amélioré notre appréciation de l'efficacité au niveau de la livraison de nos services (voir le graphique 14). Lorsque les valeurs dépassent 100 %, cela signifie que les demandes pour ce service étaient en réalité plus élevées, de sorte que davantage de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux que nous avions anticipés. Lorsque les valeurs sont inférieures à 100 %, moins de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux qui avaient été planifiés. La marge de tolérance normale est de plus ou moins 10 %, compte tenu de la fluidité opérationnelle, environnementale et des programmes.

Comme illustré dans le graphique 14, la Flotte a atteint une moyenne générale de 100 % en 2008-2009, en termes de prestations de services, en dépit d'une certaine variabilité apparente selon les programmes. Comme pour les années précédentes, en dépit d'une planification importante des opérations de nos navires, des ajustements doivent être apportés tout au long de l'année afin de répondre aux besoins évolutifs de nos clients. La Flotte met tout en œuvre pour répondre aux demandes de service extérieures au cours d'une année donnée. Les chiffres présentés illustrent tant les estimations précises fournies par les clients en matière de besoins de services (jours planifiés) en début d'année et le fait que nombre de priorités maritimes ne peuvent pas être anticipées, que l'exécution réelle du Plan opérationnel de la Flotte au cours de l'année en question (jours livrés).

Graphique 14 : Services livrés par rapport aux services prévus par client de la Flotte, 2008-2009 (%)

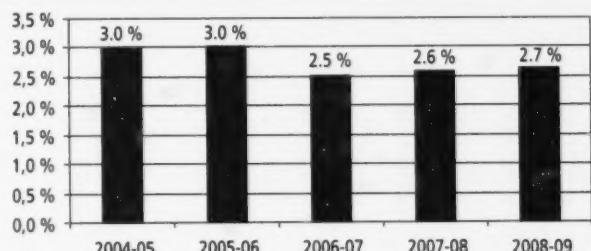




Un autre moyen d'apprécier l'efficacité de la Flotte consiste à mesurer les retards opérationnels. Ces mesures sont fonction de la période pendant laquelle un navire est disponible, mais accuse des retards en raison de facteurs tels que les conditions climatiques, l'attente de matériel ou de personnel, les pannes d'équipement ou pour des raisons administratives.

En 2008-2009, 834 jours ou 2,7 % du total des activités des navires ont été perdus en raison des retards. Comme le démontre le graphique 15, cette tendance est demeurée relativement stable au cours des cinq dernières années. De tous les services livrés par la Flotte, les retards affectent le plus fréquemment la Gestion des pêches et de l'aquaculture (34,1 % des retards) et le programme scientifique (23,5 % des retards). Bien que les raisons de ces retards relèvent quelque peu de l'interprétation, l'état physique de ces navires est certainement l'une d'elles puisque ceux-ci sont généralement plus âgés que le reste de la Flotte. Toutefois, la vaste majorité des retards a été attribuée aux conditions météorologiques, aux conditions de glaces difficiles ou à l'attente d'une marée favorable.

Graphique 15 : Pourcentage de temps de service perdu en raison de retard, 2004-2005 à 2008-2009 (% du nombre total de jours opérationnels)



5.4 PRESTATION EFFICIENTE

La Flotte utilise la disponibilité des navires et les prestations multitâches comme autant de mesures du rendement pour jauger son efficience dans la prestation de ses services aux clients. Un navire est disponible lorsqu'il est prêt à être affecté sur une mission ou auprès d'un client; il est non disponible lorsqu'il est en hivernage, en mise en rade ou en entretien prolongé, planifié ou non planifié. Les navires en hivernage sont pour l'essentiel



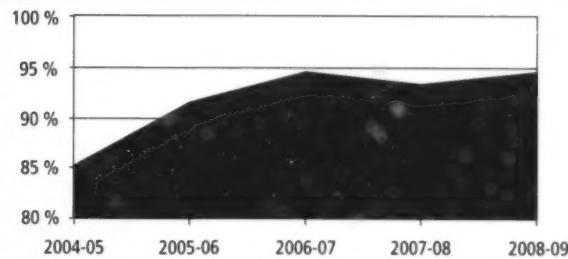
Une embarcation rapide de sauvetage

Photo : Ministère des Pêches et Océans

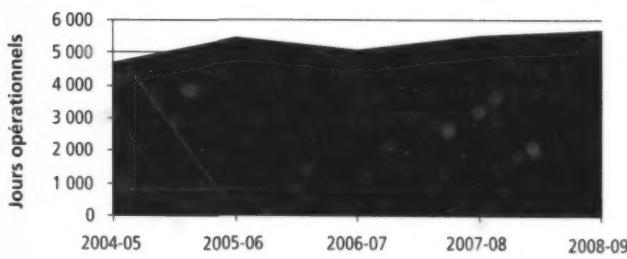
indisponibles pour les clients en raison de la nature saisonnière du programme. Ce qui ne signifie pas pour autant que la Flotte limite l'accès de ses clients à ces navires, mais plutôt qu'elle reflète le caractère inhérent des opérations dans un climat nordique. Dans le même ordre d'idée, les opérations d'entretien, planifié ou non planifié, sont organisées en fonction des besoins des clients et confortent ces derniers quant aux efforts entrepris par la GCC pour entretenir sa flotte, compte tenu des exigences concurrentes auxquelles elle doit répondre avec un nombre limité de ressources.

En 2008-2009, la Flotte a utilisé 95 % de la disponibilité de ses navires à la prestation de services à ses clients. Ceci révèle une augmentation de 92 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années (voir graphique 16). Les 5 % de temps restant, les navires étaient pour l'essentiel mis en rade ou en hivernage, en attente d'opérations d'entretien ou de radoub planifiées.

Graphique 16 : Utilisation des navires opérationnels pour les services aux clients 2004-2005 à 2008-2009 (%)



Graphique 17 : Durée de non-disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et radoub, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



Alors que le graphique 16 démontre l'utilisation des navires opérationnels, le graphique 17 se concentre quant à lui sur le temps de non-disponibilité des navires, que ce soit pour des raisons d'entretien ou de radoub. En 2008-2009, les navires opérationnels ont passé 5 689 jours en maintenance et en radoub, soit une augmentation d'environ 600 jours par rapport à l'année financière 2006-2007. Cette tendance se maintiendra assurément avec les navires âgés nécessitant des périodes d'entretien prolongées. Par conséquent, cette situation a contraint la GCC à consacrer une quantité nettement plus importante de ressources et d'opérations d'entretien planifiées à ses navires le plus à risque, ce qu'elle continuera de faire de sorte à maintenir et à stabiliser ses niveaux de disponibilité actuels.

La seconde mesure relative de l'efficience est la polyvalence, à savoir lorsqu'un navire assume simultanément deux tâches ou davantage. Les brise-glace, par exemple, peuvent assurer un certain nombre d'autres services. Il pourrait s'agir d'une couverture SAR, de fonctions d'observation, de prise de notes et de signalisation, de prêter assistance dans des activités de Sûreté maritime, ou de surveillance et d'IE. Plusieurs missions simultanées peuvent par conséquent être effectuées par un seul navire, en fonction des contraintes de géographie, de temps, de disponibilité et de capacité.

En 2008-2009, 11,7 % de jours livrés concernaient des opérations multitâches. Alors que la Flotte s'était fixé un objectif de 15 % dans ce domaine, il nous a fallu réviser ce plan à la baisse en raison des affectations spécialisées continues incomptant au NGCC *Louis S. St-Laurent* dans le cadre de l'UNCLOS et au NGCC *Amundsen* dans le cadre des opérations de recherche pour l'API. Ces activités ne permettent pas à ces navires de se consacrer à des opérations multitâches. Le tableau 11 établit la tendance multitâche sur cinq ans.

Tableau 11 : Tendance multitâche, 2004-2005 à 2008-2009 (%)

2004-2005	13,3 %
2005-2006	13,9 %
2006-2007	13,8 %
2007-2008	12,3 %
2008-2009	11,7 %



5.5 RESSOURCES FINANCIÈRES : TRANSITION VERS UNE PLUS GRANDE TRANSPARENCE DES COÛTS

D'importants financements dans la Garde côtière nous ont permis, ces dernières années, de maintenir notre niveau de services aux Canadiens et aux Canadiens. L'aide financière récente de la part du gouvernement a aussi permis à la Flotte de faire d'importants investissements dans ses actifs. Toutefois, en ce qui concerne ses fonds d'exploitation d'une année sur l'autre, la Flotte est de moins en moins en mesure d'assumer des niveaux de service équivalents aux années antérieures. Comme tel est le cas pour tous les organismes exploités selon un budget fixe, l'inflation a une incidence sur notre capacité à répondre aux attentes de nos clients, en particulier en ce qui concerne la fluctuation des coûts du carburant.

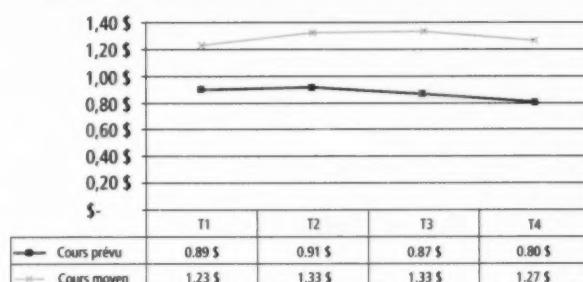
L'établissement, en 2007-2008, du Programme de préparation opérationnelle de la Flotte au sein de l'architecture des activités de programme du ministère, a stabilisé plus fermement les finances d'exploitation de la Flotte pour 2008-2009. Sans cette stabilité et une compréhension claire des montants alloués aux opérations, au radoub et aux acquisitions de navires, la GCC n'aurait jamais été en mesure de présenter une analyse de rentabilisation aussi convaincante aux organismes centraux du gouvernement, concernant les difficultés financières anticipées par la Flotte pour l'achat de carburant, compte tenu des augmentations sans précédent des cours du pétrole.

De tous les fonds dédiés par la Flotte au Fonctionnement et à l'entretien (F&E), le carburant constitue la catégorie du poste achats la plus importante. Par ailleurs, compte tenu de l'intense volatilité du cours du pétrole, ce poste a été identifié comme l'un des risques financiers nationaux acceptés par la Flotte au nom de tous les clients. La Flotte surveille de très près, tout au long de l'année, la consommation et les prix du carburant. Le carburant représente fréquemment une pression financière pour l'ensemble de la GCC, en particulier lorsque les cours augmentent rapidement, comme cela s'est produit en 2008-2009 – l'une des périodes les plus volatiles en l'occurrence, dans un passé récent. Un seul cent d'augmentation par litre se traduit par un

bond de 630 000,00 \$ dans la facture de carburant à la fin de l'année pour la Flotte.

Comme indiqué dans le graphique 18, au cours de l'exercice 2008-2009, le prix du carburant s'inscrivait systématiquement au-delà du budget. Cette augmentation représentait une pression de l'ordre de 20 millions de dollars pour la Flotte en octobre; une analyse du rendement relative au carburant a ainsi été présentée aux organismes gouvernementaux, visant à solliciter des fonds de la réserve de gestion du Conseil du Trésor. Sans ce financement d'urgence, la Flotte aurait été contrainte de suspendre ses opérations afin de ne pas dépasser le budget – une proposition difficile à assumer pour n'importe quelle organisation axée sur les services aux clients.

Graphique 18: Cours trimestriel moyen de diesel, 2008-2009



GCC Mamilossa, nouvel aéroglisseur

Photo : Benoit Fillion, Région de QC

Afin d'aider à gérer la volatilité au niveau des cours du carburant, la Flotte a élaboré une Politique de gestion du carburant, des outils de prévision des besoins en carburant et un budget national en matière de carburant. Ces outils figurent désormais au premier plan de la planification de la gestion de la Flotte et de ses processus de prise de décision. La GCC poursuit sa collaboration avec les organismes centraux concernant l'élaboration d'une solution à long terme relativement à la fluctuation des cours du carburant.

Le nouveau Plan financier de la Flotte était utilisé pour la seconde année consécutive. Ce plan et ce processus permettent de faire la lumière sur les dépenses associées à l'exécution du Plan opérationnel de la Flotte dans chaque région et pour chaque programme. La direction de la Flotte et les comités de gestion de la GCC ont dû prendre de nombreuses décisions et faire des choix difficiles, tous guidés par les principes d'ouverture, de transparence et de responsabilisation du cadre financier de la Flotte. La triade constituée par le Plan opérationnel, le Cadre financier et le Plan financier de la Flotte qui en résulte, permet à cette dernière de gérer et de contrôler ses dépenses, tant à terre qu'en mer, de la manière la plus économique qui soit. La Flotte exploite 114 navires et 22 hélicoptères dans le pays, y compris le

personnel de soutien et la gestion à terre et les infrastructures de soutien, avec des dépenses d'exploitation d'environ 280 millions de dollars par année. Le tableau 12 présente le Budget national de la Flotte en 2008-2009.

Résultats pour 2008-2009 :

Grâce aux ANS avec les programmes de Sciences et GPA, mise en vigueur du Modèle national d'établissement de coûts de la Flotte, officialisant ainsi le moyen par lequel nous étayions les coûts à nos clients;

Présentation de notre Analyse de rentabilité du carburant aux organismes gouvernementaux, visant un financement supplémentaire dédié aux opérations des navires de la Flotte;

Suivi des plans financier et d'exploitation de la Flotte conformément au budget et au programme, pour une exploitation de la Flotte aussi économique et efficace que possible en 2008-2009, pour tous les clients.

Tableau 12 : Budget national de la Flotte 2008-2009 (en milliers de dollars)

	Salaires	F&E	Carburant	Sous-total	Dépenses en capital secondaires	Total
Flotte	159 418	28 180	59 945	247 543	398	247 941
Hélicoptères	-	10 841	-	10 841	-	10 841
Sous-total	159 418	39 021	59 945	258 384	398	258 782
Terre	19 793	5 191	-	24 984	22	25 006
Total	179 211	44 212	59 945	283 368	420	283 788



Hélicoptère MBB-105 de la GCC

Photo : Cpl David Cribb, Caméra de Combat du MDN

6

PERSPECTIVES D'AVENIR



La Garde côtière canadienne a réalisé de réels progrès au cours de l'année écoulée en asseyant sa réputation d'institution maritime nationale solide et fidèle à sa devise de « *Sécurité d'abord, Service constant* ». Aidée de la Flotte, la GCC s'est révélée particulièrement efficace dans la prestation de ses programmes et de ses services aux Canadiens et aux Canadiens. Elle a par ailleurs bénéficié d'investissements particulièrement bienvenus – notamment au sein de la Flotte – qui l'aideront à accomplir sa tâche du mieux possible, aujourd'hui et pour les années à venir.

La Flotte – et la GCC dans son ensemble – prévoit une augmentation de la demande pour ses services au cours des prochaines années. L'augmentation du trafic maritime, du trafic plaisancier, des activités de pêche et commerciales associées, les défis reliés au changement climatique et les exigences accrues en matière d'exploration et de développement en haute mer du pétrole et du gaz, créent une demande plus forte pour les services de la Flotte. Combinés à notre rôle plus marqué dans la sûreté maritime et dans les activités du gouvernement du Canada en Arctique, ces facteurs relèvent le profil de la GCC en tant que présence fédérale constante sur les voies navigables du Canada, plus particulièrement dans le Nord. La Flotte doit par conséquent mettre l'accent sur une capacité mixte de navires, de véhicules à coussin d'air et d'hélicoptères modernes, fiables et rentables, lui permettant de répondre à des demandes de plus en plus discriminatrices de la part du public canadien, des ministères fédéraux et des organismes clients, ainsi que de la part de l'industrie maritime nationale et internationale.

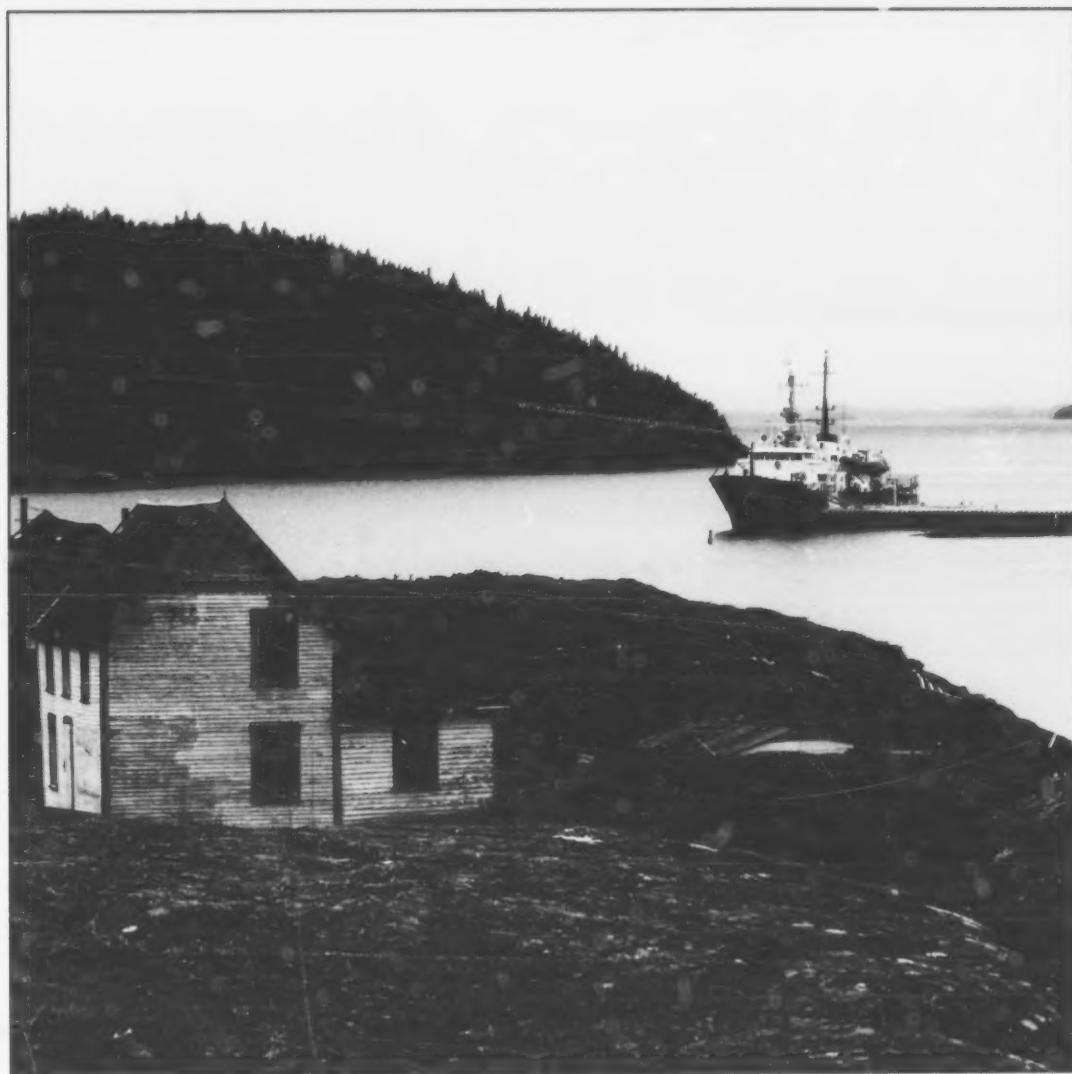
La Flotte entend continuer de répondre aux besoins évolutifs de ses clients selon la méthode professionnelle, efficiente et adaptable qu'elle a toujours adoptée. Elle va devoir s'équiper de navires, de véhicules et d'hélicoptères capables d'effectuer des opérations multitâches dans le cadre de leurs services à une grande variété de clients. Il lui faudra par ailleurs établir des partenariats solides avec l'ensemble des organismes gouvernementaux, des institutions publiques et privées. En outre, alors que nous œuvrons à la construction de notre Flotte de l'avenir, nous devons veiller à ce que les femmes et les hommes qui servent leur pays fièrement dans leur rôle d'employés de la Garde côtière. Ils demeurent la pierre angulaire de nos opérations et se voient offrir toutes les possibilités de développer leurs compétences et de s'épanouir à la fois au niveau personnel et professionnel.

Nous avons conscience que notre rôle, en tant que prestataire de services maritimes civils en mer du Canada, n'a jamais été aussi important, pour ne pas dire exigeant. C'est au quotidien que nos employés, femmes et hommes, déplacent leurs efforts et leurs compétences au service de nos clients et des Canadiens.

Pour toute question ou tout commentaire concernant cette publication, veuillez communiquer avec l'une des personnes dont le nom figure dans la liste établie en section 7.

Vos suggestions sont les bienvenues.

Rendez-vous visite sur Internet, à l'adresse suivante : www.ccg-gcc.gc.ca



Paysage terre-neuvien avec *NGCC Cape Roger*, un patrouilleur hauturier.

Photo: Région de T.-N.L.





PERSONNES-RESSOURCES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE



Représentants de l'Administration centrale

Gary B. Sidock

Directeur général de la Flotte
613-998-8348

Ron Miller

Directeur, Soutien opérationnel
613-990-0341

Miriam Van Roosmalen

Directrice, Activités opérationnelles de la Flotte
613-991-4844

Jean Frenette

Directeur, Sûreté et sécurité de la Flotte
613-993-1932

Steve Peck

Directeur, Personnel maritime
613-998-6563

Michèle Le Blanc

Directrice, Planification stratégique de la Flotte
613-949-9125

David Sitland

Directeur de projet, Projet du brise-glace polaire
613-993-1115

Directeurs régionaux de la Flotte

Stephen Decker

Directeur régional de la Flotte
COR, région de Terre-Neuve-et-Labrador
709-772-5202

Anne Miller

Directrice régionale de la Flotte
COR, région des Maritimes
902-426-6030

Claude Langis

Directeur régional de la Flotte
COR, région du Québec
418-648-7290

Brian LeBlanc

Directeur régional de la Flotte
COR, région du Centre et de l'Arctique
1-800-265-0237

David Snider

Directeur régional de la Flotte
COR, région du Pacifique
250-413-2800



Liste de références

Liste des acronymes

APFC	Alliance de la fonction publique du Canada	IOB	Institut océanographique de Bedford
AM	Autres ministères et organismes du gouvernement	MA	Région des Maritimes
ANS	Accord sur les niveaux de service	MDN	Ministère de la Défense nationale
API	Année polaire internationale	MPO	Ministère des Pêches et des Océans
BSC	Bateau de sauvetage côtier	NGCC	Navire de la GCC
C&A	Région du Centre et de l'Arctique	NL	Région de Terre-Neuve et Labrador
C&P	Conservation et protection	OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest
CCN	Centre de coordination nationale	PA	Région du Pacifique
EESM	Équipe d'enquêtes de Sûreté maritime	PVN	Prolongation de la vie utile d'un navire
É.-U.	États-Unis	QC	Région du Québec
FGCAN	Forum de la Garde côtière de l'Atlantique Nord	SAR	Recherche et sauvetage
FGCPN	Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord	SC	Équipages de navires
GCC	Garde côtière canadienne	SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
GMMC	Guilde de la marine marchande du Canada	SGSS	Système de gestion de la sûreté et de la sécurité
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture	SO	Officiers de navires
GPS	Système mondial de positionnement	SOCPO	Centre de soutien olympique coordonné de Pêches et Océans
GRC	Gendarmerie royale du Canada	TC	Transports Canada
GT	Techniciens divers	UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
IE	Intervention environnementale		

Liste des graphiques

Graphique 1 :	Répartition des clients de la Flotte, 2008–2009 (% du total des jours opérationnels)	8
Graphique 2 :	Répartition des navires par région, 2008–2009	10
Graphique 3 :	Services au programme SAR par région, 2004–2005 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	37
Graphique 4 :	Services aux activités SAR, 2008–2009 (% du nombre total de jours opérationnels)	37
Graphique 5 :	Services au programme d'Intervention environnementale, 2005–2006 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	41
Graphique 6 :	Services au programme Aides à la navigation, 2004–2005 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	43
Graphique 7 :	Services aux opérations de déglaçage dans le sud et en Arctique, 2004–2005 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	45
Graphique 8 :	Services au programme SCTM, 2004–2005 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	47
Graphique 9 :	Services au programme Sciences, 2004–2005 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	49
Graphique 10 :	Services au programme Sciences par activité, 2008–2009 (% de jours opérationnels)	49
Graphique 11 :	Services au programme GPA, 2004–2005 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	50
Graphique 12 :	Services aux AM, 2004–2005 à 2008–2009 (# de jours opérationnels)	51
Graphique 13 :	Tendance des incidents déclarés, 2004–2005 à 2008–2009	57
Graphique 14 :	Services livrés par rapport aux services prévus par client de la Flotte, 2008–2009 (%)	58
Graphique 15 :	Pourcentage de temps de service perdu en raison des retards (% du nombre total de jours opérationnels)	59
Graphique 16 :	Utilisation des navires opérationnels pour les services aux clients, 2004–2005 à 2008–2009 (%)	60
Graphique 17 :	Durée de non-disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et de radoub (# de jours opérationnels)	60
Graphique 18 :	Cours trimestriel moyen par litre de diesel, 2008–2009	61

Liste des tableaux

Tableau 1 :	Répartition du personnel maritime par type d'emploi, en mars 2009	16
Tableau 2 :	Répartition du personnel maritime par catégorie d'âge, en mars 2009	21
Tableau 3 :	Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par catégorie, 2008–2009	26
Tableau 4 :	Âge des navires, 2008–2009	28
Tableau 5 :	Remplacement des petits navires	30
Tableau 6 :	Remplacement des grands navires	32
Tableau 7 :	Plan d'action économique pour la GCC	34
Tableau 8 :	Activités de sûreté maritime, 2008–2009 (# de jours opérationnels)	40
Tableau 9 :	Activités GPA, 2008–2009	50
Tableau 10 :	Engagements et réalisations de la Flotte, 2008–2009	56
Tableau 11 :	Tendance multitâche, 2004–2005 à 2008–2009 (%)	60
Tableau 12 :	Budget national de la Flotte, 2008–2009 (en milliers de dollars)	62



